

Załącznik 3b.

Wnioski i uwagi zgłoszone w ramach udziału społecznego do projektu KRTI

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
1.	06-11-2020	Gmina Miejska Głogów	Formularz na stronie krti.pl	<p>W ramach przeglądu sieci TEN-T proszę dokonać rewizji w zakresie rozbudowania sieci terminali o nową lokalizację w Głogowie (6.4. Determinanty wyboru lokalizacji nowych terminali intermodalnych).</p> <p>Usytuowanie Głogowa pomiędzy drogami ekspresowymi S3 i S5 oraz przebieg przez miasto głównego szlaku kolejowego C-E 59 sprawia, że miasto jest ważnym ośrodkiem subregionalnym. Terminal intermodalny przy Odrze oraz przy styku z KGHM Polska Miedź S.A. Hutą Miedzi Głogów, Miejską Strefą Inwestycyjną, siecią kolejową TEN T (C E59) i LK 14 (szprycha nr 9.2 CPK), siecią drogową TEN T (S3, S5, A4 poprzez obwodnicę Głogowa w DK12) będzie istotnym węzłem przeladunkowym/terminalem w północnej części województwa dolnośląskiego oraz w całym Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym. Lokalizacja spełnia następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • położenie w bliskiej odległości od styku kolejowych korytarzy towarowych oraz sieci TEN-T; • bliskie otoczenie aglomeracyjne (LGOM), względnie silne otoczenie gospodarcze (KGHM Polska Miedź S.A); • łatwy dostęp do istniejącej lub planowanej infrastruktury kolejowej i drogowej. <p>Potencjalni użytkownicy terminalu: KGHM Polska Miedź S.A., E Towers Famaba, firmy zlokalizowane w Miejskiej Strefie Inwestycyjnej, firmy zlokalizowane w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym, przewoźnicy z drogowej</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>KRTI nie wskazuje konkretnych lokalizacji terminali. Rozdział 6.4. określa jedynie warunki, które powinny zostać spełnione przy lokalizacji nowego terminala. Lokalizacje wskazane w rozdz. 6.4. zostały wskazane w Rozporządzeniu nr 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Rewizja sieci TEN nie jest przedmiotem KRTI, dotyczy ona uzgodnień na szczeblu KE - państwa członkowskie.</p> <p>Należy równocześnie podkreślić, że postulat rewizji sieci terminali ujętych w Rozporządzeniu TEN-T wpisuje się w działania w ramach celu 1A. Konkretnie zmiany, zgodne ze wskazanymi determinantami, ale co równie istotne odpowiadające na zapotrzebowanie rynku, mogą zostać dokonane na etapie rewizji Rozporządzenia.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				sieci TEN T (S3,S5, A4), przewoźnicy z kolejowej sieci TEN T (C E59) i LK 14 1 (szprycha nr 9.2 CPK). Planowany terminal jest fazy uwzględniania w procesie planowania przestrzennego. Drugim obiektem wartym zainteresowania jest istniejący port zimowy przy bezpośrednim styku z siecią kolejową TEN T (C E59) i LK 14 (szprycha nr 9.2 CPK). Do uwagi załączono 3 załączniki	
2.	10-11-2020	Osoba prywatna	Formularz na stronie krti.pl	Zmiana: "Głównymi przeszkodami zidentyfikowanymi w SOR w zakresie rozwoju sektora transportu pozostają m.in.: • niewystarczająca liczba centrów logistycznych, które obok podstawowej obsługi przeładunkowej powinny oferować usługi dodatkowe; • zły stan infrastruktury kolejowej; • wysokie stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej." "Głównymi przeszkodami zidentyfikowanymi w SOR w zakresie rozwoju sektora transportu pozostają m.in.: • niewystarczająca liczba centrów logistycznych, które obok podstawowej obsługi przeładunkowej powinny oferować usługi dodatkowe; • zły stan infrastruktury kolejowej; • wysokie stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej- sposób rozliczeń z Polskie Linie Kolejowe promujący nieefektywne użycie infrastruktury- brak przejrzystości taryf PLK- wysokie bariery wejścia, brak narzędzi online do podglądu dostępności połączeń, planowanych prac remontowych, terminów inwestycji w infrastrukturę	Uwaga nieuwzględniona. Kwestionowany zapis pochodzi ze Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju, przyjętej przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r. KRTI są dokumentem niższego rzędu w stosunku do SOR i nie mogą stać w sprzeczności ze Strategią.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				Problem jest organizacyjny a nie kapitałowy. Jest chaos	
3.	10-11-2020	Osoba prywatna	Formularz na stronie krti.pl	<p>Proszę rozbudować ten punkt: "ogólnie brak informacji o dostępności taboru, ujednoczonego systemu jak np. portal informacyjny"</p> <p>Dostęp do informacji (track & trace) to kluczowy problem klientów z zagranicy, którzy tracą kontakt z ładunkiem po przekroczeniu granic RP. To jest czarna dziura, cofnięcie do lat 80'.</p> <p>System wymiany danych, standaryzacja (follow: https://dcsa.org/) to podstawa projektu i zadziwiające jest to, że nie ma w dokumencie wiele na ten temat. Wystarczy wdrożyć APS's stworzone niedawno przed DCSA w administracji a reszta przyjdzie sama</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Uwaga jest zbyt szczegółowa na poziomie strategicznym. Kwestia śledzenia ładunku oraz dostępności taboru na poziomie ogólnym została opisana w celu 3 (s. 79): „Dynamiczny rozwój transportu intermodalnego wpłynął znacząco na rozwój i wykorzystanie technologii RFID i GPS w celu umożliwienia elektronicznego monitoringu ładunków podczas trwania całego przewozu. Technologia pozwala na śledzenie przesyłki od momentu załadunku statków, ciężarówek czy też wagonów, aż po wyładunek w miejscu przeznaczenia. Znanymi rozwiązaniami w zakresie automatyzacji procesu przeładunku są m.in. systemy informatyczne, systemy rezerwacyjne dla linii żeglugowych i armatorów czy system interaktywnych kiosków dla kierowców samochodów placowych, system pozycjonowania kontenerów pozwalający na przyspieszenie intermodalnych operacji przeładunkowych. Istotną wspólną cechą najnowszych rozwiązań są modułowość oferowanych rozwiązań i wysoki stopień kustomizacji, uwzględniający specyficzne cechy procesów obsługi transportowo-logistycznej w różnych branżach oraz indywidualne potrzeby poszczególnych klientów.” W szczególności jest to wskazane w celu 3A „Szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym” (od s. 80).</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
4.	10-11-2020	Osoba prywatna	Formularz na stronie krti.pl	<p>Rozszerzenie: "6.2.3. CEL 3: CYFRYZACJA TRANSPORTU INTERMODALNEGO"</p> <p>Usunięcie zdań o niczym, wprowadzających błędne wrażenie ze technologie wymienione w dokumencie są jedynymi słusznymi do wdrożenia (Kioski, RIFD, "kastomizacyjne" (?) systemy IT.</p> <p>"Szanse w zakresie rozwoju nowoczesnych technologii należy upatrywać w związku z nałożonym przez Dyrektywę 2016/797 obowiązkiem wdrażania"</p> <p>"W sytuacji, kiedy na rynku kolejowym wypracowanie jednolitych standardów przesyłania informacji ciągle się wydłuża, na globalnym rynku morskim w szybkim tempie powstają platformy cyfrowe, które tworzą liderzy przewozów kontenerowych, integrując wokół siebie swoich partnerów biznesowych."</p> <p>Nie ma tam nic o standardach wymiany danych i dostosowaniu do standardów branży np. https://dcsa.org/ czy https://www.iata.org/en/programs/cargo/e/one-record/</p> <p>Znów ogólne słowa klucze typu : "poprawiając wydajność i efektywność" "optymalne wykorzystanie" "Dąży się także do automatyzacji" "Coraz ważniejsze staje się ""Technologia pozwala na" "system interaktywnych kiosków" "wspólną cechą najnowszych rozwiązań są modułowość oferowanych rozwiązań i wysoki stopień kastomizacji," "kreowanie nowej wartości usług" " Umożliwia to współpracę między podmiotami" "Coraz</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwaga jest zbyt szczegółowa na poziomie strategicznym. Dokument KRTI wskazuje kierunki rozwoju, a nie konkretne rozwiązania, które są wdrażane przez przedsiębiorstwa działające na rynku w zależności od specyfiki ich działalności. Standaryzacja wprowadzana przez regulacje pomaga w integracji systemów informatycznych i wymianie danych pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w łańcuchach dostaw. Logistyczna obsługa e-commerce oraz supply chain management są jednak obszarami dużo szerszymi niż rozwój przewozów intermodalnych, dlatego KRTI jedynie odnosi się do tych zagadnień, a nie wskazuje konkretnych rozwiązań.</p> <p>Pojęcie kastomizacji odnosi się w dokumencie do rozwiązań szerszych niż tylko IT (systemy „szyte na miarę” klienta są stosowane od dawna). Jest to jeden z ważnych trendów konsumenckich.</p> <p>Integracji różnych gałęzi transportu ma sprzyjać wskazywane na s. 76 KRTI powstanie w strukturze administracji państwowej odrębnej jednostki odpowiedzialnej za transport intermodalny.</p> <p>Zmiany w dokumencie: (1)Na s. 79 usunięto „system interaktywnych kiosków dla kierowców samochodów placowych”</p> <p>(2)Na s. 80 usunięto akapit: „Standardem staje się...”</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>większego znaczenia nabiera ostatnio integracja potencjałów technologicznych" "w celu uzyskania efektu strumieniowego przepływu ładunków," "Coraz więcej środków transportu i towarów jest lokalizowane przy pomocy Internetu oraz technologii bezprzewodowych. " (lokalizowanie przy pomocy Internetu?), "Wszechobecne stają się chipy identyfikacyjne już nie tylko na większych opakowaniach zawierających kilka wyrobów, ale również na pojedynczych produktach. " "Dlatego też istotne jest wdrażanie procesów cyfrowych</p> <p>Polityka rozwoju opierająca się jedynie na szansach wynikających z dyrektyw UE to nie polityka tylko wdrażanie wytycznych z zewnątrz.</p> <p>Polityka rozwoju zawierająca hasła promocyjne to nie polityka. Brak wytycznych, brak priorytetów, brak problemów do rozwiązania przez branże IT Branża morska, kolejowa, lotnicza to integralne części jednego systemu i jednego standardu wymiany danych. W 2020 nie można tworzyć polityki intermodalnej na założeniu, że branże te nie są zintegrowane.</p> <p>Nie ma nic o e-commerce.</p> <p>Nie ma nic o fulfillment.</p> <p>Nie ma nic o supply chain management.</p> <p>Seriously: wyrzucie kioski, ... XXI wiek, każdy ma telefon.</p>	
5.	09-11-2020	Ministerstwo Edukacji Narodowej	e-mail	1) Na stronie 8 zdanie „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce muszą uwzględniać cele postawione w szeregu dokumentach o charakterze strategicznym na poziomie ogólnounijnym i krajowym.”	Uwagi uwzględnione Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Powinno otrzymać brzmienie” „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce muszą uwzględniać cele postawione w szeregu dokumentów o charakterze strategicznym na poziomie ogólnounijnym i krajowym.” 2) Na stronie 20 zdanie „*obowiązujące przepisy pozwalają na przepuszczenie pociągu towarowego przed pasażerskim, jeżeli realizowane jest połączenie ujęte w uzgodnionym z wielomiesięcznym wyprzedzeniem rocznym rozkładzie jazdy pociągów po sieci...” Powinno otrzymać brzmienie: „*obowiązujące przepisy pozwalają na przepuszczenie pociągu towarowego przed pasażerskim, jeżeli realizowane jest połączenie ujęte w uzgodnionym z wielomiesięcznym wyprzedzeniem rocznym rozkładzie jazdy pociągów po sieci...” 3) Na stronie 26 zdanie: „Należy zwrócić uwagę, że spośród wszystkich terminali intermodalnych w Polsce, terminale portowe dysponują prawie 60% zdolności przeładunkowej, co jest w sumie zrozumiałe, bo to porty są największymi generatorami ruchu kontenerowego, posiadając – w przypadku niektórych z nich – połączeniami oceanicznymi.” Powinno otrzymać brzmienie: „Należy zwrócić uwagę, że spośród wszystkich terminali intermodalnych w Polsce, terminale portowe dysponują prawie 60% zdolności przeładunkowej, co jest w sumie zrozumiałe, bo to porty są największymi generatorami ruchu</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				kontenerowego, posiadając – w przypadku niektórych z nich – połączenia oceaniczne.” Uwagi redakcyjne do tekstu KRTI. Przekazane mailem z dnia 09-11-2020	
6.	18-11-2020	Ministerstwo Edukacji Narodowej	e-mail	<p><i>Szanowny Panie Ministrze,</i></p> <p>w odpowiedzi na pismo znak DTK-7.4602.132.2020 z 26 października 2020 r. przekazujące do wstępnych konsultacji międzyresortowych projekt dokumentu pn.: <i>Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.</i>, zgłaszam następujące uwagi do ww. projektu.</p> <p>1. Na str. 77 projektu dokumentu zawarto zdanie „Ponadto należy wprowadzić działania dot. podnoszenia kwalifikacji zawodowych w zakresie kolejowych przewozów towarowych czy wprowadzenie formuły kształcenia ustawicznego w zakresie zawodów kolejowych”.</p> <p>Postulat wprowadzenia formuły kształcenia ustawicznego w zakresie zawodów kolejowych budzi wątpliwości, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie <i>ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego</i>¹ we wszystkich zawodach przyporządkowanych do branży transportu kolejowego</p>	<p>Uwaga 1. Uwaga uwzględniona. Zostanie usunięte zdanie: „Ponadto należy wprowadzić działania dot. podnoszenia kwalifikacji zawodowych w zakresie kolejowych przewozów towarowych czy wprowadzenie formuły kształcenia ustawicznego w zakresie zawodów kolejowych.”</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zagwarantowano możliwość prowadzenia kształcenia na kwalifikacyjnych kursach zawodowych lub na kursach umiejętności zawodowych, które zgodnie z art. 117 ust. 1a pkt 1 i 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – <i>Prawo oświatowe</i>² stanowią formy kształcenia ustawicznego. Dotyczy to następujących zawodów: mechanik pojazdów kolejowych, monter nawierzchni kolejowej, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym, technik budownictwa kolejowego, technik elektroenergetyk transportu szynowego, technik pojazdów kolejowych, technik transportu kolejowego. Propozycja zawarta w kwestionowanym zdaniu wymaga wyjaśnienia, ponieważ wydaje się ona niezrozumiała w sytuacji, gdy obowiązujące przepisy prawa oświatowego umożliwiają prowadzenie kształcenia ustawicznego w zawodach przyporządkowanych do branży transportu kolejowego określonych w rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego.</p> <p>2. Na str. 78 projektu dokumentu w „Tabeli 12. Planowane działania do realizacji w ramach celu 2B” wątpliwości budzą określenia „kursy doszkalające” oraz „zawody kolejowe”.</p> <p>Nie jest jasne, co kryje się pod określeniem „zawody kolejowe”. Ustalenie kwestii, czy chodzi tutaj wyłącznie o</p>	<p>Uwaga 2 Uwaga uwzględniona Zawody kolejowe wg. rozporządzenia MEN z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego to:</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zawody przyporządkowane do branży transportu kolejowego określone w rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego, czy również o inne zawody związane z sektorem kolejowym, jest istotne ponieważ może się okazać, że projekt dokumentu zakłada udział ministra właściwego do spraw oświaty i wychowania w promocji zawodów kolejowych, które nie są nauczone w ramach systemu oświaty, oraz promocji kształcenia pracowników kolejowych, których nie obejmuje system oświaty.</p> <p>Należałoby również wyjaśnić, co oznacza pojęcie „kursy doszkalające”. Czy chodzi tu o kursy realizowane w ramach kształcenia ustawicznego zgodnie z przepisami art. 117 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 117 ust. 5 tej ustawy, czy też o jakieś inne nowe kursy, które nie są uregulowane przepisami prawa oświatowego.</p> <p>Jednocześnie uprzejmie informuję, że wskazanie ministra właściwego do spraw oświaty i wychowania (w dokumencie mowa jest o ministrze właściwym do spraw edukacji), jako głównego odpowiedzialnego za realizację działań związanych z zachęcaniem do podejmowania nauki w sektorze kolejowym, w tym promocją zawodów kolejowych oraz promocją kształcenia pracowników kolejowych (kształcenie ustawiczne, kursy doszkalające, podnoszenie kwalifikacji zawodowych) nie wydaje się uzasadnione.</p>	<p>monter nawierzchni kolejowej, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym, technik budownictwa kolejowego, technik elektroenergetyk transportu szynowego, technik transportu kolejowego. Zostaną wskazane zawody kolejowe, zgodnie z rozporządzeniem MEN.</p> <p>Odnośnie kursów doszkalających wskazanych w KRTI to chodziło o kursy realizowane w ramach kształcenia ustawicznego zgodnie z Prawem oświatowym. Zdanie zostanie uzupełnione.</p> <p>Za promocję zawodów kolejowych odpowiedzialny będzie minister właściwy ds. transportu, we współpracy z ministrem właściwym do spraw oświaty i wychowania, jak również Urząd Transportu Kolejowego i Związek Pracodawców Kolejowych</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>W zakresie działań promocyjnych minister właściwy do spraw oświaty i wychowania skupia się na całym szkolnictwie branżowym, m.in. poprzez publikowanie licznych materiałów zawodoznawczych dla doradców zawodowych, czy też uczestnictwo w branżowych targach, konferencjach i spotkaniach, w tym z zakresu kolejnictwa. Dla przykładu na Zintegrowanej Platformie Edukacyjnej MEN w zakładce Doradztwo zawodowe zamieszczono pierwszą pulę materiałów multimedialnych wspierających proces doradztwa zawodowego (filmów oraz informacji zawodoznawczych) prezentujących 76 z 219 zawodów szkolnictwa branżowego, w tym 5 zawodów z branży transportu kolejowego. Materiały te, współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach projektów unijnych (dla uczniów klas VII i VIII szkół podstawowych oraz dla uczniów szkół ponadpodstawowych i osób dorosłych), mogą być wykorzystywane przy podejmowaniu decyzji o wyborze zawodu oraz kierunku dalszego kształcenia. Ponadto w tej samej zakładce udostępniono 45 materiałów multimedialnych przeznaczonych dla dzieci w edukacji wczesnoszkolnej, zapoznających je ze światem zawodów (w tym z 2 zawodami kolejowymi).</p> <p>Ponadto w trakcie Kongresu Rozwoju Kolei w styczniu 2020 r. Ministerstwo Edukacji Narodowej zorganizowało Forum edukacyjne branży transportu kolejowego z udziałem niemal wszystkich szkół prowadzących kształcenie w zawodach z branży transportu kolejowego. Forum było okazją do zaprezentowania</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>wybranych szkół, a także do upowszechnienia ostatnich zmian w kształceniu zawodowym, ze szczególnym uwzględnieniem branży transportu kolejowego.</p> <p>Należy jednak podkreślić, że zgodnie z klasyfikacją zawodów szkolnictwa branżowego ministrem właściwym dla zawodów przyporządkowanych do branży transportu kolejowego jest minister właściwy do spraw transportu. Minister właściwy do spraw oświaty i wychowania wprowadza zawody do klasyfikacji jedynie na wniosek ministrów właściwych dla tych zawodów. Szczególnie istotne powinno być również promowanie kształcenia w zawodach kolejowych przez pracodawców kolejowych. Jak wynika z analizy Urzędu Transportu Kolejowego „Kolejowe szkolnictwo zawodowe” z maja 2020 r. „mała promocja zawodów kolejowych, szczególnie ze strony przedsiębiorstw kolejowych, utrudnia dotarcie do szerszego grona odbiorców, a przez to kształcenie zawodowe w transporcie kolejowym postrzegane jest przez młodzież jako mało atrakcyjne”.</p> <p>W związku z powyższym proponuję, aby w przedmiotowej tabeli przypisano jako odpowiedzialnych za promocję zawodów kolejowych ministra właściwego do spraw transportu, we współpracy z ministrem właściwym do spraw oświaty i wychowania, jak również Urząd Transportu Kolejowego i Związek Pracodawców Kolejowych.</p> <p>W projekcie dokumentu przy powoływaniu się na akty prawne opublikowane w Monitorze Polskim lub Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej w sposób nieprawidłowy podano miejsca publikacji poszczególnych aktów prawnych</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				wskazanych m.in. na str. 9-11 w odnośnikach, czy też na str. 20 i 92 projektu dokumentu. Sposób podawania miejsca publikacji powinien zostać zweryfikowany w całym dokumencie. 1 Dz. U. poz. 316, z późn. zm. 2 Dz. U. z 2020 r. poz. 910, z późn. zm. Pismo z dnia 13-11-2020	
7.	18-11-2020	Ministerstw o Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej Ministerstw o Infrastrukturze	e-mail	Wnioskuje o uwzględnienie następujących uwag szczegółowych: 1. W słowniczku skrótów i definicji (str. 5) należy zmienić skrót EFSI. Zgodnie z podanym rozwinięciem w nawiasie European Fund for Strategic Investments oznacza Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych. Natomiast Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne, obejmujące Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich i Europejski Fundusz Morski i Rybacki, to European structural and investment funds, czyli ESIF. Zmiana skrótu z EFSI na ESIF powinna mieć przełożenie na cały dokument. 2. W podrozdziale 3.1. Źródła finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych (str. 33) proszę o usunięcie ze zdania „w ramach POIiŚ 2014-2020 dofinansowaniem objęte zostały projekty polegające na budowie/rozbudowie terminali intermodalnych oraz ich doposażeniu w niezbędny sprzęt i infrastrukturę poprawiającą zdolność przeładunkową (Kutno, Brzeg Dolny, Gliwice, Kąty Wrocławskie, Łódź, Małaszewicze, Szczecin, Gdynia, Gdańsk, Jasin, Dunikowo)”	Uwaga 1 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI. Uwaga 2 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>terminalu w Gliwicach, z uwagi na rozwiązanie umowy o dofinansowanie projektu „Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w Gliwicach wraz z zakupem sprzętu do jego obsługi”.</p> <p>3. W podrozdziale 3.1. Źródła finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych (str. 34) wskazano, że w ramach RPO Województwa Małopolskiego realizowana jest budowa terminala przeładunkowego na stacji Wola Baranowska. Tymczasem projekt dotyczący terminala na stacji Wola Baranowska LHS jest realizowany w ramach RPO Województwa Podkarpackiego.</p> <p>4. W podrozdziale 3.1. Źródła finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych (str. 34) znajduje się zapis „W ramach przeprowadzonych naborów projektów z zakresu transportu intermodalnego w krajach UE wybrane zostały inwestycje na łączną kwotę ponad 195 mln EUR, z czego kwota dofinansowania CEF to prawie 150 mln EUR”. O jakich projektach jest mowa? Jeśli jest mowa o projektach poprawy dostępu do polskich portów, to warto są one znacznie więcej niż powyższe kwoty.</p> <p>W dokumencie znajduje się przykład projektu dostępu do portów Szczecin Świnoujście. Proponuję, aby nie pomijać projektów dostępowych do portów w Gdańsku i Gdyni. Należy zaznaczyć w tekście, że nie są to projekty na terenie terminali, lecz projekty poprawiające stan linii prowadzących do portów i terminali, w tym torów na stacjach zlokalizowanych na zapleczu portów. Ponadto studyjny projekt „e-Freight Implementation Action (e-Impact)” proponuję omówić szerzej jako stricte</p>	<p>Uwaga 3 Uwaga uwzględniona</p> <p>Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 4 Uwaga uwzględniona</p> <p>Wprowadzony zostanie zapis: Finansowanie inwestycji z zakresu transportu intermodalnego w perspektywie finansowej 2014-2020 jest również możliwe za pośrednictwem Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). W ramach przeprowadzonych naborów wybrane zostały inwestycje wspierające rozwój transportu intermodalnego na łączną kwotę ponad 195 mln EUR, z czego kwota dofinansowania CEF to prawie 150 mln EUR. Realizowane projekty koncentrują się głównie na poprawie przepustowości oraz kolejowej i drogowej dostępności polskich portów morskich. W ramach CEF wsparto projekty poprawiające dostęp kolejowy do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, Gdańsku oraz Gdyni. Ponadto wspierane są projekty studialne, których celem jest przygotowanie</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>intermodalny. Proponuję również przedstawić jakie były możliwości wsparcia dla transportu intermodalnego w CEF 2014-2020 (np. ostatni konkurs z 2019 r. do którego aplikował Euroterminal Sławków i DCT), jak również przewidywany zakres dofinansowania do transportu intermodalnego i terminali w projekcie Rozporządzenia CEF 2021-2027.</p>	<p>dokumentacji projektowej na potrzeby realizacji inwestycji infrastrukturalnych w przyszłej perspektywie finansowej UE.</p> <p>Dodatkowo zrealizowany został projekt „e-Freight Implementation Action (e-Impact)”, którego głównym celem było stworzenie narzędzia informatycznego e-Freight- algorytmu mającego za zadanie osiągnięcie oszczędności czasu i redukcji kosztów w całym łańcuchu dostaw poprzez wyeliminowanie papierowego obrotu dokumentów i stworzenie jednoznacznego słownika pojęć w całym łańcuchu logistycznym wraz z pilotażowym wdrożeniem w portach w Polsce, Portugalii i we Włoszech.</p> <p>W ramach zakończonego 26 lutego 2020r. naboru CEF Transport MAP 2019 o dofinansowanie także ubiegały się projekty wspierające transport intermodalny, polegające na połączeniu terminala z linią kolejową, modernizacji linii kolejowej na terenie terminala, oraz rozbudowie bocznic kolejowej na terenie terminala portowego.</p> <p>W ramach CEF 2021-2027 planowane jest między innymi wsparcie projektów polegających na połączeniu terminali towarowych z siecią bazową, zapewnieniu lub poprawie dostępu i połączeń drogowych / kolejowych w portach śródlądowych i portach morskich, poprawie połączeń drogowych z portami i terminalami kolejowo-drogowymi, jeżeli przyczynia się to do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych na obszarach miejskich lub jest konieczne do zwiększenia przepustowości portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych oraz</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>5. W podrozdziale 6.3. Projekty flagowe w zakresie rozwoju transportu intermodalnego (str. 83) sugeruję doprecyzować koncepcję projektów flagowych, które obejmują szereg działań (inwestycyjnych, regulacyjnych) w ramach jednego projektu, będących w kompetencji różnych podmiotów, w szczególności jak będzie wyglądała weryfikacja ich realizacji i kto za to będzie odpowiedzialny. Ponadto bariery wskazane przez ankietowanych w odpowiedzi na pytanie o największe problemy w prowadzeniu działalności w ramach przewozów intermodalnych, czyli min.: trwające prace modernizacyjne na sieci kolejowej, terminowość/ tempo dostaw po stronie kolejowej niewystarczająca przepustowość linii kolejowych PKP PLK S.A. oraz niewystarczająca przepustowość infrastruktury kolejowej na przejściach granicznych (wykres 21, str. 53) nie znalazły odzwierciedlenia w projektach flagowych.</p> <p>6. W podrozdziale 6.4. Determinanty wyboru lokalizacji nowych terminali intermodalnych (str. 86) proponuję zmienić datę stworzenia sieci kompleksowej TEN-T z 2040 na 2050 r., albo wyjaśnić, że perspektywa 2040 r. nie odnosi się do daty stworzenia sieci kompleksowej, a do perspektywy tego dokumentu.</p>	<p>budowie lub modernizacji terminali kolejowo-drogowych określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 punktów przeładunkowych transportu kombinowanego i innych publicznie dostępnych multimodalnych platform logistycznych zlokalizowanych w węzłach sieci TEN-T.</p> <p>Uwaga 5 Uwaga nieuwzględniona Koncepcja projektów flagowych jest próbą ujęcia wskazanych działań w pakiety kierunkowe określające cel wprowadzenia konkretnych rozwiązań. Zarówno działania, jak i podmioty odpowiedzialne zostały wskazane w rozdziale 6.2. Należy również zaznaczyć, że w opisach działań projektów flagowych uwzględnione zostały działania na rzecz poprawy konkurencyjności transportu kolejowego poprzez np. eliminację wąskich gardeł na sieci kolejowej, dostosowanie sieci kolejowej do prowadzenia ruchu pociągów o dł. 740 m i zapewnienie nacisku 22,5 t/oś, poprawa infrastruktury kolejowej, umożliwiająca efektywne i płynne prowadzenie ruchu towarowego w tym separacja ruchu towarowego od pasażerskiego.</p> <p>Uwaga 6 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>7. W podrozdziale 8.1. Podstawowe źródła finansowania KRTI (str. 90) proponuje usunąć zdanie „W tym celu postulowane jest zwiększenie roli instrumentów finansowych i innych form zwrotnego finansowania jako form wsparcia transportu intermodalnego.”, ponieważ o ewentualnym zastosowaniu instrumentów finansowych i zakresie ich stosowania w transporcie intermodalnym zdecydują wyniki planowanej w tym obszarze ewaluacji na potrzeby przyszłego krajowego programu operacyjnego. Takie stwierdzenia mogłyby podważyć dotychczasową dotacyjną formę wsparcia tego sektora ze środków UE.</p> <p>8. W tabelach 7, 10, 12, 13 „Planowane działania do realizacji w ramach celów” (str. 68-103) proponuję dokonać następującej korekty. Na chwilę obecną nie są znane zasady wykorzystania z funduszy UE w perspektywie 2021 – 2027, w związku z tym uprzejmie proszę o usunięcie ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego jako współodpowiedzialnego za realizację celów określonych w przedmiotowym opracowaniu. W jakie zadania będzie zaangażowany minister właściwy ds. rozwoju regionalnego, czy będzie potrzeba stworzenia programów pomocowych, oraz kto będzie opracowywał programy pomocowe, będzie zależeć od kształtu funduszy na przyszłą perspektywę, systemu ich wdrażania oraz reguł pomocy publicznej. Mając na uwadze, że procedura negocjacji z KE nowych programów operacyjnych jeszcze nie rozpoczęła się, niezasadne jest przesądzanie w tym dokumencie, kto będzie odpowiedzialny za realizację ww. zadań.</p>	<p>Uwaga 7 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 8 Uwaga nieuwzględniona Aktualnie za zadania w zakresie wdrażania funduszy UE odpowiada minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. W związku z powyższym zasadne jest pozostawienie tego organu. Doświadczenia z aktualnej perspektywy, a zwłaszcza niepełnienie przez urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu funkcji Instytucji Pośredniczącej, każą założyć że urząd obsługujący ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego będzie pełnił kluczową rolę w zakresie realizacji celów perspektywy.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>9. Ponadto sugeruję wskazanie w dokumencie konkretnych rozwiązań inwestycyjnych i regulacyjnych, które mogłyby wpłynąć na rozwój transportu intermodalnego wraz ze wskazywaniem podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację oraz wskaźników.</p> <p>10. Proszę też o uwzględnienie niezbędnych korekt w tekście dokumentu, zamieszczonych na załączonym pliku źródłowym. Pismo z dnia 13-11-2020 z załącznikiem – plik KRTI z uwagami</p>	<p>Uwaga 9 Uwaga nieuwzględniona Dokument ma charakter kierunkowy i celem jego nie jest proponowanie konkretnych rozwiązań inwestycyjnych, które wymagałyby określenia zarówno podmiotów odpowiedzialnych jak i źródeł finansowania.</p> <p>Uwaga 10 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p>
8.	18-11-2020	Ministerstw o Klimatu i Środowiska	e-mail	<p>1. Uwaga ogólna: Dokument dotyczy transportu kontenerowego: morskiego, kolejowego, samochodowego z bardzo marginalnym potraktowaniem transportu rzeczno i całkowitym pominięciem transportu lotniczego (a także dronów transportowych). Zdaniem ekspertów z Krajowego Ośrodka Zmian Klimatu – Zakładu Transportu Niskoemisyjnego, COVID wymusi szybszy rozwój transportu lotniczego (CARGO), gdyż uwalniają się samoloty pasażerskie oraz lotniska i będzie trzeba je zagospodarować. W tym kierunku idą też projekty – np. CPK. Tam, gdzie istnieje już odpowiednia infrastruktura, transport rzeczny jest także dość tani i niskoemisyjny, więc również powinien być brany pod uwagę. Zasadność rozwoju transportu rzeczno należy oceniać przez pryzmat</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga częściowo uwzględniona Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu. W transporcie lotniczym wykorzystywane są inne rodzaje jednostek (kontenerów), dlatego rozwój lotniczych przewozów cargo czy też wykorzystanie dronów w logistyce wykracza poza zakres KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>całościowej oceny kosztów i korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych, z uwzględnieniem istniejących i możliwych alternatyw.</p> <p>2. Uwarunkowania Strategiczne: SOR – brak odniesień do zapisów SOR a propos znaczenia elektromobilności w transporcie, którą należy uwzględniać w kontekście także intermodalności (budowa na TEN-T infrastruktury ładowania itp.). Podobnie odnoszą się do tego regulacje tzw. Green Deal na poziomie UE.</p> <p>3. Brak odniesień do konieczności budowy infrastruktury paliw alternatywnych – zarówno wzdłuż dróg, jak i w węzłach przeladunkowych, terminalach intermodalnych.</p> <p>4. Uwaga ogólna: Brak odniesień do tzw. transportu ostatniej mili, gdzie w przypadku wprowadzenia stref czystego transportu z ustawy o elektromobilności wjazd będzie znacząco lub całkowicie ograniczony dla pewnych kategorii pojazdów – także w ramach transportu intermodalnego. W dokumencie odniesienia do ograniczenia szkodliwych emisji z transportu skupiają się na konieczności przeniesienia części ładunków w ramach transportu intermodalnego z transportu drogowego na kolejowy. Pomijany jest natomiast aspekt wprowadzania paliw alternatywnych do transportu drogowego w ramach</p>	<p>Uwaga 2 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 3 Uwaga częściowo uwzględniona W dokumencie znajdzie się odniesienie do konieczności wspierania działań ograniczających zanieczyszczenie środowiska, w tym rozwój środków transportu wykorzystujących paliwa alternatywne (m.in. lokomotyw wodorowych, elektrycznych ciężarówek).</p> <p>Uwaga 4 Uwaga częściowo uwzględniona Obsługa tzw. ostatniej mili odbywa się za pomocą mniejszych pojazdów o niższej ładowności. W świetle najnowszych koncepcji logistycznych (m.in. synchronodalności, Freight-as-a-Service), centra logistyczne w przyszłości mają być przeniesione do stref podmiejskim. Ruch małych elektrycznych samochodów ciężarowych w centach miast (w tym strefach czystego transportu) nie zalicza się do transportu intermodalnego.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				transportu intermodalnego i możliwość wykorzystania terminali intermodalnych w zakresie tankowania i ładowania paliw alternatywnych dla transportu drogowego, co znacznie wpływa na ograniczenie emisji zanieczyszczeń w całym łańcuchu dostaw.	
9.	18-11-2020	Ministerstw o Klimatu i Środowiska	e-mail	<p>pkt 5.2 Analiza SWOT Transportu Intermodalnego (str. 57) W pkt 5.2 Analiza SWOT Transportu Intermodalnego proponuje się w tiret 9 (str. 57) wprowadzić następujące brzmienie: "- zmniejszenie udziału transportu drogowego w przewozie towarów w miastach na rzecz transportu intermodalnego", Natomiast aktualny tiret 9, jako kolejny 10 tiret doprecyzować: "redukcja wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu z transportu intermodalnego w stosunku do transportu drogowego", W tej samej kolumnie, w poz. "Szanse" proponuje się dodać nowe pkt w brzmieniu: "- zmniejszenie natężenia transportu drogowego w centrach miast, - poprawa stanu powietrza w miastach w związku z ograniczeniem transportu drogowego w miastach". <u>Informacja dodatkowa/komentarz:</u> W dokumencie założono, że we wszystkich podejmowanych działaniach należy uwzględniać możliwe zmiany klimatyczne i ich wpływ na tworzoną infrastrukturę, co jest szczególnie istotne w kontekście np. transportu śródlądowego, gdzie postępująca susza powoduje niskie stany wód w rzekach. Do podjęcia efektywnych działań adaptacyjnych i zapobiegawczych niezbędna jest prawidłowa ocena</p>	<p>Uwagi uwzględnione Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>wrażliwości infrastruktury transportowej na czynniki klimatyczne i atmosferyczne, będąca efektem analizy danych klimatycznych i pogodowych oraz ich wpływu na stan infrastruktury.</p> <p>Przewiduje się, że do 2030 r. zostaną wypracowane standardy konstrukcyjne, a także zostanie wdrożony system zarządzania szlakami komunikacyjnymi, uwzględniający zmiany klimatu. Założenie dot. opracowania standardów zostało uwzględnione w projekcie Planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030).</p> <p>Uzasadnieniem wprowadzenia uzupełnień/ modyfikacji projektu jest podkreślenie ważnej roli jaką może odegrać rosnący – pozytywny udział transportu intermodalnego w działaniach na rzecz poprawy jakości poprzez zmniejszenie udziału transportu drogowego w usługach i przewozie towarów.</p>	
10.	19-11-2020	Gmina Kędzierzyn-Koźle	e-mail	<p>Treść uwagi lub wniosku – propozycja zmian:</p> <p>1. <i>Strona 9 „Kluczowym dokumentem określającym wizję rozwoju na poziomie krajowym jest Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r) (SOR)5. (...) Jednym z wymienionych celów strategicznych jest promocja transportu intermodalnego oraz kombinowanego jako alternatyw względem transportu drogowego - wykorzystanie potencjału zarówno podmiotów publicznych, jak również przedsiębiorstw oraz partnerów społeczno - gospodarczych. Wśród celów planowanych do osiągnięcia do 2030 r. w zakresie transportu intermodalnego</i></p>	<p>Uwaga 1 Uwaga częściowo uwzględniona Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>wymienia się rozwój infrastruktury wspierającej ten obszar, w szczególności powiązanie portów morskich oraz dróg wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową oraz dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych - wsparcie unowocześniania oferowanych usług”</i></p> <p>Dokument strategiczny "Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r." w wersji opublikowanej w chwili obecnej nie może być uznany za pełny, gdyż nie obejmuje wszystkich działań dotyczących celów strategicznych, będących jego przedmiotem. Dokument pomija bowiem podstawową kwestię jaką jest transport śródlądowy rzeczny oraz znaczenie terminali . intermodalnych obsługujących ten rodzaj transportu. KR TI ogranicza się w praktyce do analizy dotyczącej kierunków rozwoju transportu kolejowego. Zagadnienie walorów transportu wodnego śródlądowego zostało zasygnalizowane w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego" Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r." Skoro zarówno w dokumencie strategicznym jak i w Prognozie - dopuszczono transport śródlądowy rzeczny jako alternatywną metodę, w dodatku wskazując iż jest najbardziej proekologicznym środkiem transportu, oczywistym jest, iż KRTI powinny zawierać kompleksową ocenę tego środka transportu, zwłaszcza, że powiązanie dróg wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zostało wymieniony wśród celów planowanych do osiągnięcia do' 2030 r.</p> <p>2.Strona 13 „<i>Infrastruktura transportowa powinna zapewniać szybką, efektywną i bezpieczną organizację transportu intermodalnego. W Polsce według stanu na początek 2020 r. długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosiła 250 tys. km, w tym 17,7 tys. dróg krajowych, przenoszących znaczącą część całkowitego ruchu samochodowego. Długość dróg o najwyższym standardzie - autostrad i dróg ekspresowych - stanowiła 4 147 km. Długość eksploatowanych linii kolejowych w 2019 r. przez wszystkich zarządców infrastruktury wyniosła 19,5 tys. km, z czego 12,7 tys. km to linie o znaczeniu państwowym.</i>”</p> <p>W KRTI zamieszczono Schemat. 1 Elementy składowe systemu technicznego transportu intermodalnego. Jednym z wskazywanych elementów jest sieć dróg wodnych śródlądowych. Podano równocześnie długość dróg publicznych i dróg kolej owych. Brak natomiast danych dotyczących dróg wodnych śródlądowych.</p> <p>Tymczasem łącznie do dróg wodnych o znaczeniu regionalnym (klasy Ia-III) zaliczyć należy 3448 km a znaczeniu międzynarodowym 206 km. Podstawowe znaczenie dla żeglugi śródlądowej w Polsce ma Odrzańska Droga Wodna (ODW), do której należą następujące odcinki (dane zaczerpnięte z informacji NIK):</p> <ul style="list-style-type: none"> ~ Kanał Gliwicki o długości 41,2 km, klasa III; ~ Racibórz - Kędzierzyn-Koźle (śluza) : 44,4 km, klasa Ia; 	<p>Uwaga 2 Uwaga uwzględniona</p> <p>Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>~ Kędzierzyn Koźle - Brzeg Dolny: 187,1 km, klasa III; ~ Opatowice - Wrocław (szlak boczny): 15,4 km, klasa II; ~ Brzeg Dolny - ujście Nisy Łużyckiej: 259,8 km, klasa II; ~ Ujście Nisy Łużyckiej - ujście Warty: 75,2 km, klasa II; ~ Ujście Warty - Ognica: 79,4 km, klasa III; ~ Ognica - przekop Klucz - Ustowo - Regalica - jezioro Dąbie: 44,6 km, klasa Vb; ~ Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z wodami morskimi: 33,6 km, klasa Vb; ~ Przekop Klucz - Ustowo: 2,7 km, klasa Vb.</p> <p>Reasumując dane wykazują, iż część Odry jest żeglowna stale, pozostałe odcinki przy podniesieniu się poziomu rzeki.</p> <p>Dlatego też KRTI powinien być uzupełniony o szczegółowe dane obrazujące długość dróg wodnych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem Wisły i Odry. W szczególności należałoby uzupełnić dane dotyczące już poczynionych oraz zaplanowanych przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, inwestycji na Odrzańskiej drodze wodnej, aby doprowadzić do co najmniej IV klasy żeglowności na całym jej biegu. Wspomnieć należy także o między-rządowym planie połączenia Odra - Dunaj - Laba.</p> <p>3. Strona 14 "Kluczowymi dla transportu kolejowego, w tym także dla transportu intermodalnego, są trzy korytarze towarowe przebiegające przez terytorium Polski:</p> <ul style="list-style-type: none"> • korytarz RFC5 Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie na osi północ - południe, który zaczyna się w Gdyni i przebiega 	<p>Uwaga 3 Uwaga częściowo uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>przez Tczew, Bydgoszcz (CE65), Warszawę (E65), Katowice, Ostrawę, Wiedeń, Triest do Rawenny. Do najważniejszych polskich inwestycji wzdłuż tego korytarza należy modernizacja linii kolejowych E65 i E59, które są kluczowymi magistralami kolejowymi w naszym kraju na osi północ - południe; "</p> <p>Strona 62 "Znaczenie Polski w globalnych łańcuchach dostaw może wrastać pod warunkiem wykorzystania głównej przewagi jaką jest położenie geograficzne naszego kraju na przecięciu głównych europejskich kolejowych korytarzy towarowych (RFC5, RFC8 i RFC11). Coraz większe potoki ruchu można zauważyć w kierunku wschód - zachód (RFC8); gdzie głównie realizowane są przewozy ładunków między Chinami a Europą, a nasz kraj pełni tu przede wszystkim funkcję kraju .</p> <p>tranzytowego. W przyszłości coraz większego znaczenia będą nabierały przewozy w korytarzu łączącym polskie porty morskie na Morzu Bałtyckim z lądowym zapleczem oraz krajami sąsiadującymi na południu Polski (RFC5), a także korytarzu łączącym południowo-wschodnią Polskę, Słowację, Węgry i Słowenię z granicą białoruską w Małaszewiczach (RFC11) ".</p> <p>Suchy port PCC Intermodal w Tczewie, trudno uznać za strategicznie położony. Ponadto warto zaznaczyć, iż korytarz RFC5 Bałtyk - Adriatyk na osi północ - południe ma dwie gałęzie. Jedna zaczynająca się w Świnoujściu linia kolejowa E59 oraz początek Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz druga zaczynająca się w Gdyni linia kolejowa E65.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Linia E 59 jest polskim odcinkiem międzynarodowego ciągu transportowego Malm6 - Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Na terenie Polski przebiega przez Szczecin, Poznań, Wrocław, Opole, Kędzierzyn - Koźle do Chałupek. Linia E59 pokrywa się również z Odrzańską Droga Wodną, która ciągnie się aż do Ostrawy w Czechach.</p> <p>Na Odrze znajduje się również największy w Polsce port wodny śródlądowy posiadający ok. 3000 m nabrzeży położonych bezpośrednio przy zlewni rzeki w mieście Kędzierzyn-Koźle.</p> <p>Zasadnym jest zatem uzupełnienie KRTI o fragment dotyczący Odrzańskiej Drogi Wodnej i dokonanie oceny potencjału w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury w tym infrastruktury którą dysponuje KKT INTERMODAL Sp. z 0.0. oraz Port Gliwice.</p> <p>4.Strona 22 "W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty budowy terminali w Zduńskiej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajączkowie Tczewskim, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baranowskiej. "</p> <p>W zaawansowanej fazie jest również terminal wodny śródlądowy w Kędzierzynie - Koźlu. Niezbędnym elementem realizacji ww. inwestycji jest współdziałanie w wieloma partnerami zarówno samorządowymi (nie tylko miasto Kędzierzyn-Koźle), jak i infrastrukturalnymi (PKP S.A. oraz PKP PLK S.A.). Kluczowe w tym zakresie jest zapewnienie połączenia Portu Koźle z istniejącą infrastrukturą kolejową, co może nastąpić tylko i wyłącznie</p>	<p>Uwaga 4 Uwaga nieuwzględniona</p> <p>KRTI jest dokumentem strategicznym, który nie prezentuje konkretnych projektów inwestycyjnych. Chcąc wyjść naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców oraz wymogom stawianym dla tego typu dokumentów, zdecydowano się na opracowanie determinantów wyboru lokalizacji nowych terminali intermodalnych (podrozdział 6.4) bez wskazywania konkretnych lokalizacji. W dokumencie uwzględnione zostaną tylko terminale istniejące bez przesądzeń w zakresie planowanych inwestycji.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>poprzez podpisanie stosownych umów i porozumień z PKP S.A. oraz PKP PLK S.A., albowiem tylko te podmioty dysponują w sposób wyłączny działkami gruntu (PKP S.A.), jak również dysponują na wyłączność infrastrukturą kolejową (PKP PLK S.A.). Gdyby PKP SA nie wstrzymała prac brakiem zgody na wynajem bocznic, terminal już byłby uruchomiony.</p> <p>Wnioskujemy o uzupełnienie KRTI o dane obrazujące stan zaawansowania projektowanych terminali ze wskazaniem planowego terminu rozpoczęcia działalności. KRTI dotyczy bowiem okresu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.</p> <p>5. <i>Strona 22 " Duże terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach wokół największych aglomeracji z zapleczem przemysłowym, w dużych portach morskich oraz na granicy zewnętrznej UE (tj. z Białorusią, Ukrainą i Rosją). Brak jest natomiast terminali w województwach: kujawsko - pomorskim, świętokrzyskim i opolskim. "</i></p> <p><i>Strona 53 Badanie ankietowe wśród podmiotów funkcjonujących na rynku przewozów intermodalnych, przeprowadzone na potrzeby opracowania diagnozy stanu transportu intermodalnego w Polsce, wskazało na pozytywne efekty realizacji dotychczasowych programów wsparcia ze środków UE m.in. w obszarze rozwoju i modernizacji taboru.</i></p> <p><i>Wpłynęło to m.in. na zwiększenie ilości taboru umożliwiającego uruchomienie nowych połączeń. Niemniej jednak ankietowani wskazywali jako największy problem w prowadzeniu działalności w ramach przewozów</i></p>	<p>Uwaga 5 Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Proponowane zapisy odnoszą się do trudności jednego z wielu podmiotów funkcjonujących na rynku intermodalnym, dlatego niezasadne wydaje się wpisywanie tego problemu w dokument o charakterze strategicznym.</p> <p>W KRTI na str. 54 wskazano, że „(...) wśród barier w otwarciu terminala dominują koszty (...) oraz kwestie formalne. Wskazywano również na bariery organizacyjne, wśród których należy wymienić: trudności w uzgodnieniu dokumentacji (...)”</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>.intermodalnych: trwające prace modernizacyjne na sieci kolejowej, terminowość/tempo dostaw po stronie kolejowej oraz niewystarczającą przepustowość linii kolejowych"</i></p> <p>Należy uzupełnić zawarte w KRTI informację o fakt, iż w województwie opolskim terminal w Kędzierzynie - Koźlu nie może zostać uruchomiony z powodów niemożności nawiązania dialogu z PKP S.A.</p> <p><i>6. Strona 63 "Integracja międzygałęziowa w ramach organizacji przewozów intermodalnych dotyczy wykorzystania środków transportu wszystkich gałęzi: morskiego, kolejowego czy drogowego. Dlatego też kierunki wsparcia zostały tak skonstruowane, aby maksymalnie wykorzystać możliwości każdej z gałęzi, i aby w jak największym stopniu wykorzystywać w przewozach ładunków infrastrukturę kolejową, a ograniczyć przejazdy drogami jedynie do pierwszej i ostatniej mili. W dłuższej perspektywie czasu ważne jest uzupełnienie transportu intermodalnego o transport wodny śródlądowy, który obecnie pełni marginalną rolę, przede wszystkim ze względu na niedostateczny stan infrastruktury technicznej oraz niepewność związaną z warunkami żeglugowymi (niskie stany wody powodujące niespełnienie głębokości tranzytowych na niektórych fragmentach śródlądowych dróg wodnych). Podejmowane w śródlądowych korytarzach działania powinny być skoncentrowane w szczególności na poprawie parametrów eksploatacyjnych wybranych dróg śródlądowych oraz odbudowie portów rzecznych celem</i></p>	<p>Uwaga 6 Uwaga częściowo uwzględniona Zapisy zostaną uzupełnione o następujący fragment: W celu zwiększenia roli żeglugi śródlądowej wskazane jest przeprowadzenie analizy w kontekście oceny możliwości wykorzystania transportu śródlądowego rzeczno w przewozach intermodalnych.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuchy dostaw w ramach transportu intermodalnego.”</p> <p>Założenie zawarte w ww. stanowisku jest w pierwszej kolejności sprzeczne z celem dla którego powstaje KRTI. Po drugie, stanowi ono dyskryminację najbardziej proekologicznego środka transportu, przynajmniej w przedziale czasowym, którego dotyczy KRTI. Po trzecie, KRTI dotyczy okresu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r, zatem czasokresu dwudziestoletniego, co powoduje, że już w niniejszym dokumencie muszą być przedstawione rozważania i analizy dotyczące transportu wodnego śródlądowego, nie zaś w niedookreślonej "dłuższej perspektywie czasu". Brak takich działań na obecnym etapie niewątpliwie doprowadzi do zupełnego zaniku tego rodzaju transportu.</p> <p>Ponadto brak uwzględnienia i oceny możliwości transportu śródlądowego rzeczny wpływa negatywnie na możliwości rozwoju terminali, które zamierzają wykorzystywać ten środek transportu, w tym w szczególności na KKT INTERMODAL Sp. z O.O. w Kędzierzynie-Koźlu.</p> <p><i>7. Strona 67 "Jedną z barier rozwoju tak terminali, jak i pozostałej infrastruktury punktowej, jest ograniczona liczba i gęstość punktów stycznych infrastruktury różnych zarządców, czyli miejsc odgałęziania od linii kolejowej bocznic i linii kolejowych. Obserwowany jest również deficyt wysokiej jakości infrastruktury drogowej zapewniającej dostęp do terminali (OIU) od strony sieci dróg krajowych.</i></p>	<p>Uwaga 7 Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Przytoczony fragment dotyczy infrastruktury punktowej i jej powiązania z resztą systemu transportowego. Ostatnia część trasy przewozów intermodalnych pokonywana jest najczęściej transportem drogowym (rzadziej kolejowym). W przypadku terminali położonych przy drogach wodnych także i one muszą być powiązane</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>Istniejące połączenia realizowane są często przez drogi o niewystarczającej nośności oraz przebiegające przez tereny o zwartej zabudowie mieszkaniowej. W tym celu prowadzone inwestycje infrastruktury liniowej, powinny zakładać łatwość wpięcia do sieci przez innych zarządców a także skupić się na poprawie dostępności drogowej do terminali "</i></p> <p><i>Strona 23 " Problemem w funkcjonowaniu terminali jest bezpośredni, a niewystarczający jeśli chodzi o parametry techniczne, dostęp kolejowy czy drogowy do nich ".</i></p> <p>Bariera wskazana w przytoczonym fragmencie może zostać usunięta przy wykorzystaniu dróg wodnych śródlądowych, oraz terminali położonych w pobliżu tych dróg, co powoduje że zasadnym jest uzupełnienie KRTI o ten aspekt.</p>	<p>na ostatnim fragmencie (tzw. ostatnia mila) z transportem drogowym. Bardzo rzadko zdarza się, aby terminal rzeczny był ostatecznym punktem dostarczenia np. kontenera. Jednocześnie powyższe zapisy w żaden sposób nie dyskryminują terminali położonych nad drogami wodnymi.</p> <p>KRTI zostanie uzupełnione o zapis odnoszący się do wykorzystania dróg wodnych śródlądowych.</p>
11.	20-11-2020	KKT Terminal sp z o.o. - firma	e-mail	<p>Uwaga 1 Strono 9: „Kluczowym dokumentem określającym wizję rozwoju na poziomie krajowym jest Strategia no rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) ISOR)5. (...) Jednym z wymienionych celów strategicznych jest promocja transportu intermodalnego oraz kombinowanego jako alternatyw względem transportu drogowego - wykorzystanie potencjału zarówno podmiotów publicznych, jak również przedsiębiorstw oraz partnerów społeczno-gospodarczych. Wśród celów planowanych do osiągnięcia do 2030 r. w zakresie transportu intermodalnego wymienia się rozwój infrastruktury wspierającej ten obszar, w szczególności powiązanie portów</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>morskich oraz dróg wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową oraz dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych - wsparcie unowocześniania oferowanych usług.”</i></p> <p>Spółka podnosi, iż dokument strategiczny "Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r" W wersji opublikowanej w chwili obecnej nie może być uznany za pełny, gdyż nie obejmuje wszystkich działań dotyczących celów strategicznych, będących jego przedmiotem.</p> <p>Dokument pomija bowiem podstawową kwestię, jaką jest transport śródlądowy rzeczny oraz znaczenie terminali intermodalnych obsługujących ten rodzaj transportu. KRTI ogranicza się w praktyce do analizy dotyczącej kierunków rozwoju transportu kolejowego. Zagadnienie walorów transportu wodnego śródlądowego zostało zasygnalizowane w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego " Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r." Skoro zarówno w dokumencie strategicznym, jak i w Prognozie - dopuszczono transport śródlądowy rzeczny jako alternatywną metodę, w dodatku wskazując, iż jest najbardziej proekologicznym środkiem transportu, oczywistym jest, iż KRTI powinny zawierać kompleksową ocenę tego środka transportu, zwłaszcza , że powiązanie dróg wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową zostało wymienione wśród celów planowanych do osiągnięcia do 2030 r.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 2 <i>Strono 13:</i> <i>Infrastruktura transportowa powinna zapewniać szybką, efektywną i bezpieczną organizację transportu intermodalnego. W Polsce według stanu na początek 2020 r. długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosiła 250 tys. km, w tym 17,7 tys. dróg krajowych, przenoszących znaczącą część całkowitego ruchu samochodowego. Długość dróg o najwyższym standardzie - autostrad i dróg ekspresowych - stanowiła 4 147 km. Długość eksploatowanych linii kolejowych w 2019 r. przez wszystkich zarządców infrastruktury wyniosła 19,5 tys. km, z czego 12,7 tys. km to linie o znaczeniu państwowym.</i></p> <p>W KRTI zamieszczono Schemat. 1 „Elementy składowe systemu technicznego transportu intermodalnego”. Jednym z wskazywanych elementów jest sieć dróg wodnych śródlądowych . Podano równocześnie długość dróg publicznych i dróg kolejowych. Brak natomiast danych dotyczących dróg wodnych śródlądowych.</p> <p>Tymczasem łącznie do dróg wodnych o znaczeniu regionalnym (klasy Ia-III) zaliczyć należy 3448 km o znaczeniu międzynarodowym 206 km. Podstawowe znaczenie dla żeglugi śródlądowej w Polsce ma Odrzańska Droga Wodna (ODW), do której należą następujące odcinki (dane zaczerpnięte z informacji NIK):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanał Gliwicki o długości 41,2 km, klasa III; - Racibórz - Kędzierzyn-Koźle (śluz): 44,4 km, klasa Ia; 	<p>Uwaga 2 Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>- Kędzierzyn Koźle - Brzeg Dolny: 187,1 km, klasa III; - Opatowice - Wrocław (szlak boczny): 15,4 km, klasa II; - Brzeg Dolny - ujście Nysy Łużyckiej : 259,8 km, klasa II; - Ujście Nysy Łużyckiej - ujście Warty: 75,2 km, klasa II; - Ujście Warty - Ognica: 79,4 km, klasa III; - Ognica - przekop Klucz - Ustowo - Regalica - jezioro Dąbie : 44,6 km, klasa Vb; - Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z wodami morskimi: 33,6 km, klasa Vb; - Przekop Klucz - Ustowo: 2,7 km, klasa Vb.</p> <p>Reasumując dane wykazują, iż część Odry jest żeglowna stale, pozostałe odcinki przy podniesieniu się poziomu rzeki. Dlatego też KRTI powinien być uzupełniony o szczegółowe dane obrazujące długość dróg wodnych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem Wisły i Odry. W szczególności należałoby uzupełnić dane dotyczące już poczynionych oraz zaplanowanych przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, inwestycji na Odrzańskiej drodze wodnej. aby doprowadzić do co najmniej IV klasy żeglowności na całym jej biegu. Wspomnieć należy także o między-rządowym planie połączenia Odra - Dunaj - Łaba.</p> <p>Uwaga 3 Strono 14: "Kluczowymi dla transportu kolejowego, w tym także dla transportu intermodalnego, są trzy korytarze towarowe przebiegające przez terytorium Polski: • korytarz RFC5 Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie na osi północ - południe, który zaczyna się w Gdyni i przebiega</p>	<p>Uwaga 3 Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>przez Tczew, Bydgoszcz (CE65), Warszawę (E65), Katowice, Os trawę, Wiedeń, Triest do Rawenny. Do najważniejszych polskich inwestycji wzdłuż tego korytarza należy modernizacja linii kolejowych E65 i E59, które są kluczowymi magistralami kolejowymi w naszym kraju na osi północ - południe;"</p> <p>Strono 62: "Znaczenie Polski w globalnych łańcuchach dostaw może wrastać pod warunkiem wykorzystania głównej przewagi jaką jest położenie geograficzne naszego kraju na przecięciu głównych europejskich kolejowych korytarzy towarowych (RCF5, RCFB i RFCII). Coraz większe potoki ruchu można zauważyć w kierunku wschód - zachód (RFCB), gdzie głównie realizowane są przewozy ładunków między Chinami o Europą, a nasz kraj pełni tu przede wszystkim funkcję kraju tranzytowego. W przyszłości coraz większego znaczenia będą nabierały przewozy w korytarzu łączącym polskie porty morskie na Morzu Bałtyckim z lądowym zapleczem oraz krajami sąsiadującymi no południu Polski (RFC5), o także korytarzu łączącym południowo - wschodnią Polskę, Słowację, Węgry i Słowenię z granicą białoruską w Małaszewiczach {RFCII)".</p> <p>Suchy port PCC Intermodal w Tczewie, trudno uznać za strategicznie położony. Ponadto warto zaznaczyć, iż korytarz RFC5 Bałtyk - Adriatyk na osi północ - południe ma dwie gałęzie. Jedna, zaczynająca się w Świnoujściu , linia kolejowa ES9 oraz początek Odrzańskiej Drogi Wodnej i druga zaczynająca się w Gdyni linia kolejowa E6S.</p>	<p>konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Linia ES9 jest polskim odcinkiem międzynarodowego ciągu transportowego Malmo - Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Na terenie Polski przebiega przez Szczecin, Poznań , Wrocław, Opole, Kędzierzyn - Koźle do Chałupek . Linia ES9 pokrywa się również z Odrzańską Droga Wodną, która ciągnie się aż do Ostrawy w Czechach.</p> <p>Na Odrze znajduje się również największy w Polsce port wodny śródlądowy posiadający ok. 3000 m nabrzeży położonych bezpośrednio przy zlewni rzeki w mieście Kędzierzyn-Koźle.</p> <p>Zasadnym jest zatem uzupełnienie KRTI o fragment dotyczący Odrzańskiej Drogi Wodnej i dokonanie oceny potencjału w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury w tym infrastruktury, którą dysponuje KKT Intermodal sp. z O .O. oraz Port Gliwice.</p> <p>Uwaga 4 <i>Strona 22:</i> <i>"W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty budowy terminali w Zduńskiej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajączkowie Tczewskim, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baronowskiej."</i></p> <p>W zaawansowanej fazie jest również terminal wodny śródlądowy w Kędzierzynie - Koźlu . Niezbędnym elementem realizacji ww. inwestycji jest współdziałanie z wieloma partnerami – zarówno samorządowymi (miasto Kędzierzyn - Koźle), jak i infrastrukturalnymi (PKP S.A. oraz PKP PLK S.A.).</p>	<p>Uwaga 4 Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Kluczowe w tym zakresie jest zapewnienie połączenia Portu Koźle z istniejącą infrastrukturą kolejową, co może nastąpić tylko i wyłącznie poprzez podpisanie stosownych umów i porozumień z PKP S.A. oraz PKP PLK S.A., albowiem tylko te podmioty dysponują w sposób wyłączny działkami gruntu (PKP S.A.), jak również dysponują na wyłączność infrastrukturą kolejową (PKP PLK S.A.). Gdyby PKP S.A. nie wstrzymała prac brakiem zgody na wynajem bocznicy, terminal byłby już uruchomiony.</p> <p>Spółka wnioskuje o uzupełnienie KRTI o dane obrazujące stan zaawansowania projektowanych terminali ze wskazaniem planowego terminu rozpoczęcia działalności. KRTI dotyczy bowiem okresu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.</p> <p>Uwaga 5 <i>Strona 22:</i> <i>"Duże terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach wokół największych aglomeracji z zapleczem przemysłowym, w dużych portach morskich oraz no granicy zewnętrznej UE (tj. z Białorusią, Ukrainą i Rosją). Brok jest natomiast terminali w województwach: kujawsko - pomorskim, świętokrzyskim i opolskim."</i></p> <p><i>Strona 53:</i> <i>Badanie ankietowe wśród podmiotów funkcjonujących na rynku przewozów intermodalnych, przeprowadzone na potrzeby opracowania diagnozy stanu transportu intermodalnego w Polsce, wskazało na pozytywne efekty</i></p>	<p>Uwaga 5 Uwaga nieuwzględniona Uwaga jest zbyt szczegółowa na poziomie strategicznym.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>realizacji dotychczasowych programów wsparcia ze środków UE m.in. w obszarze rozwoju i modernizacji taboru. Wpłynęło to m.in. no zwiększenie ilości taboru umożliwiającego uruchomienie nowych potoczneń. Niemniej jednak ankietowani wskazywali jako największy problem w prowadzeniu działalności w ramach przewozów intermodalnych: trwające prace modernizacyjne na sieci kolejowej, terminowość/tempo dostaw po stronie kolejowej oraz niewystarczającą przepustowość linii kolejowych.”</i></p> <p>Spółka pragnie uzupełnić zawarte w KRTI informację o fakt, iż w województwie opolskim terminal w Kędzierzynie - Koźlu nie może zostać uruchomiony z powodów niemożności nawiązania dialogu z Ministerstwem Infrastruktury i PKP S.A.</p> <p>Uwaga 6 Strona 63: <i>"Integracja międzygałęziowa w ramach organizacji przewozów intermodalnych dotyczy wykorzystania środków transportu wszystkich gałęzi: morskiego, kolejowego czy drogowego. Dlatego też kierunki wsparcia zostały tak skonstruowane, aby maksymalnie wykorzystać możliwości każdej z gałęzi i aby w jak największym stopniu wykorzystywać w przewozach ładunków infrastrukturę kolejową, a ograniczyć przejazdy drogami jedynie do pierwszej i ostatniej mili, W dłuższej perspektywie czasu ważne jest uzupełnienie transportu intermodalnego o transport wodny śródlądowy, który obecnie pełni marginalną rolę, przede wszystkim ze względu na</i></p>	<p>Uwaga 6 Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>niedostateczny stan infrastruktury technicznej oraz niepewność związaną z warunkami żeglugowymi (niskie stany wody powodujące niespełnienie głębokości tranzytowych no niektórych fragmentach śródlądowych dróg wodnych). Podejmowane w śródlądowych korytarzach działania powinny być skoncentrowane w szczególności na poprawie parametrów eksploatacyjnych wybranych dróg śródlądowych oraz odbudowie portów rzecznych celem włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuchy dostaw w ramach transportu intermodalnego"</i></p> <p>Założenie zawarte w ww. stanowisku jest w pierwszej kolejności sprzeczne z celem, dla którego powstaje KRTI. Po drugie, stanowi ono dyskryminację najbardziej proekologicznego środka transportu, przynajmniej w przedziale czasowym, którego dotyczy KRTI. Po trzecie, KRTI dotyczy okresu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r., zatem czasokresu dwudziestoletniego, co powoduje, że już w niniejszym dokumencie muszą być przedstawione rozważania i analizy dotyczące transportu wodnego śródlądowego, nie zaś w niedookreślonej "dłuższej perspektywie czasu". Brak takich działań na obecnym etapie niewątpliwie doprowadzi do zupełnego zaniku tego rodzaju transportu.</p> <p>Ponadto brak uwzględnienia i oceny możliwości transportu śródlądowego rzeczno wpływa negatywnie na możliwości rozwoju terminali, które zamierzają wykorzystywać ten środek transportu, w tym w szczególności na KKT Intermodal sp. z O.O. w Kędzierzynie-Koźlu.</p>	<p>Uwaga 7</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 7 <i>Strona 67:</i> <i>"Jedną z barier rozwoju tak terminali. jak i pozostałej Infrastruktury punktowej. jest ograniczona liczba i gęstość punktów stycznych infrastruktury różnych zarządców, czyli miejsc odgałęziania od Inii kolejowej bocznic i linii kolejowych. Obserwowany jest również deficyt wysokiej jakości infrastruktury drogowej zapewniającej dostęp do terminali (OLU) od strony sieci dróg krajowych. Istniejące połączenia realizowane są często przez drogi o niewystarczającej nośności oraz przebiegające przez tereny o zwartej zabudowie mieszkaniowej. W tym celu prowadzone inwestycje infrastruktury liniowej, powinny zakładać łatwość wpięcia do sieci przez innych zarządców a także skupić się na poprawie dostępności drogowej do terminali"</i></p> <p><i>Strono 23 „Problemem w funkcjonowaniu terminali jest bezpośredni, o niewystarczający, jeśli chodzi o parametry techniczne, dostęp kolejowy czy drogowy do nich".</i></p> <p>Bariera wskazana w przytoczonym fragmencie może zostać usunięta przy wykorzystaniu dróg wodnych śródlądowych, oraz terminali położonych w pobliżu tych dróg, co powoduje, że zasadnym jest uzupełnienie KRTI o ten aspekt.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>
12.	20-11-2020	Wspólne stanowisko Starosty Chojnickieg	e-mail	W związku z ogłoszeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20.10.2020 r. o przystąpieniu do konsultacji społecznych projektu dokumentu pn. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r	<p>Uwaga nieuwzględniona KRTI nie wskazuje konkretnych lokalizacji terminali. Rozdział 6.4. określa jedynie warunki, które powinny zostać spełnione przy lokalizacji nowego terminala.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
		o, Burmistrza Chojnic i Wójta Gminy Chojnice		<p>składamy wspólny wniosek o ujęcie w projekcie dokumentu węzła kolejowego w Chojnicach jako potencjalną lokalizację terminala intermodalnego.</p> <p>Miasto Chojnice wchodzi w skład Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, w którym w obecnej perspektywie unijnej realizowany jest projekt pn. „Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Chojnice-Człuchów”.</p> <p>Obszar ten został wskazany jako jeden z funkcjonalnych obszarów miejskich w ramach hierarchii ośrodków w wojewódzkim planie zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Jako władarze powiatu i gmin wchodzących w skład Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego wskazujemy, iż jedynie niewielkim nakładem środków finansowych możliwym jest uzupełnienie na funkcjonującej mapie połączeń kolejowych linii transportu kolejowego pomiędzy Trójmiastem, Bydgoszczą, Piłą i Poznaniem, z wykorzystaniem historycznych linii kolejowych funkcjonujących w naszym regionie. Nie tylko przyczyni się to do ochrony środowiska przez mniejszą emisję zanieczyszczeń transportu drogowego i kolejowego, ale też znacznie skróci czas przejazdu, co ewidentnie widać na mapie połączeń kolejowych stanowiącej Rysunek 2 na stronie 16 projektu dokumentu.</p> <p>Funkcjonująca infrastruktura drogowa jak i kolejowa, z uwzględnieniem znacznych zapasów nieruchomości</p>	<p>Lokalizacje wskazane w rozdz. 6.4. zostały wymienione w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Rewizja sieci TEN-nie jest przedmiotem KRTI, dotyczy ona uzgodnień na szczeblu KE - państwa członkowskie. Należy równocześnie podkreślić, że postulat rewizji sieci terminali ujętych w Rozporządzeniu TEN-T wpisuje się w działania w ramach celu 1A. Konkretnie zmiany, zgodne ze wskazanymi determinantami, ale co równie istotne odpowiadające na zapotrzebowanie rynku, mogą zostać dokonane na etapie rewizji Rozporządzenia.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>gruntowych i zabudowanych, pozwala na sprawne utworzenie i funkcjonowanie terminala transportu intermodalnego. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż Chojnice jeszcze do niedawna posiadały bezpośrednią linię kolejową łączącą miasto z Berlinem, co ma istotne znaczenie w realizacji celów tworzenia terminali intermodalnych.</p> <p>Podkreślamy, iż baza dworca kolejowego w Chojnicach posiada szereg bocznic kolejowych niezbędnych przy funkcjonowaniu terminala, zaś nakład finansowy na ich dostosowanie do potrzeb projektu jest zdecydowanie niższy niż budowanie nowych.</p> <p>W załączeniu przekazujemy uwarunkowania lokalizacyjne Chojnic w odniesieniu do sieci drogowej i kolejowej.</p>	
13.	26-11-2020	PCC Intermodal	e-mail	<p>Uwaga 1 Fragment/część dokumentu: <i>„W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty budowy terminali w Zduńskiej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajączkowie Tczewskim, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baranowskiej.”</i> - str. 22</p> <p>Uwaga/Propozycja zmian/uzupełnień <i>„W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty budowy terminali w Zduńskiej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajączkowie Tczewskim, <u>Ropczycach</u>, <u>Sokółce</u>, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baranowskiej.”</i></p>	<p>Uwaga 1 Uwaga nieuwzględniona W KRTI zostaną uwzględnione jedynie istniejące terminale.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uzasadnienie Prace nad utworzeniem terminali w Ropczycach i Sokółce znajdują się na zaawansowanym etapie prac, w związku z czym prosimy o wskazanie również tych terminali i uwzględnienie ich w KRTI.</p> <p>Uwaga 2 Fragment/część dokumentu <i>„terminal PCC Intermodal w Brzegu. Dolnym powstał na terenie zakładów chemicznych PCC Rokita „- str. 24</i> Uwaga/Propozycja zmian/uzupełnień <i>„terminal PCC Intermodal w Brzegu Dolnym, po przebudowie i modernizacji przy wykorzystaniu środków UE, od września</i> <i>2015 roku jest nowoczesnym i ogólnodostępnym intermodalnym terminalem przeladunkowym dla regionu Dolnego Śląska</i></p> <p>Uzasadnienie Przedstawione zapisy mogą błędnie wskazywać, że terminal w Brzegu Dolnym w dalszym ciągu jest zlokalizowany na terenach zakładów chemicznych PCC Rokita.</p> <p>Uwaga 3 Fragment/część dokumentu <i>„Do 2005 r. kolejowe przewozy intermodalne w Polsce realizowane były tylko przez dwóch przewoźników z grupy PKP (PKP Cargo S.A. i PKP LHS Sp. z O.O.). W 2005 r. na polskim rynku rozpoczął działalność pierwszy prywatny</i></p>	<p>Uwaga 2 Uwaga nieuwzględniona W KRTI zostaną uwzględnione jedynie istniejące terminale.</p> <p>Uwaga 3 Uwaga częściowo uwzględniona Zapisy zostaną zweryfikowane zgodnie z poniższym: Do 2005 r. kolejowe przewozy intermodalne w Polsce realizowane były tylko przez dwóch licencjonowanych przewoźników z grupy PKP (PKP Cargo S.A. i PKP LHS Sp.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>podmiot wykonujący przewozy intermodalne - PCC Rail S.A. W 2019 r. łączna liczba podmiotów realizujących kolejowe przewozy intermodalne zwiększyła się do 20. Poza PKP Cargo, który nadal wykonuje prawie połowę pracy przewozowej (47,4%), największy udział w rynku w 2019 r. miały: Captrain Polska, OB Cargo Polska, PCC In termo dal oraz LTE Polska. Łączny udział tych przewoźników wyniósł 37,7%.” - str. 42</i></p> <p>Uwaga /propozycja zmian / uzupełnień : <i>„Do 2005 r. kolejowe przewozy intermodalne w Polsce realizowane były tylko przez dwóch przewoźników z grupy PKP (PKP Cargo S.A. i PKP LHS Sp. z O.O.). W 2005 r. no polskim rynku rozpoczął działalność pierwszy prywatny operator intermodalny - PCC Roil Containers S.A. W 2019 r. łączna liczba podmiotów realizujących kolejowe przewozy intermodalne zwiększyła się do 20. Poza PKP Cargo, który nadal wykonuje prawie połowę pracy przewozowej (47,4%), największy udział w rynku w 2019 r. miały: Captrain Polska, DB Cargo Polska, PCC Intermodal oraz LTE Polska. Łączny udział tych przewoźników <u>w kolejowych przewozach intermodalnych</u> wyniósł 37,7%.</i></p> <p><i><u>Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, że za organizację. I realizację. przewozów intermodalnych odpowiadają "operatorzy intermodalni" a nie „przewoźnicy kolejowi". Ci ostatni wykorzystywani są przez operatorów jedynie do realizacji przewozów kolejowych pomiędzy terminalami przeladunkowymi.”</u></i></p> <p>Uzasadnienie</p>	<p>z o.o.). W 2019 r. łączna liczba podmiotów realizujących kolejowe przewozy intermodalne zwiększyła się do 20. Poza PKP Cargo, który nadal wykonuje prawie połowę pracy przewozowej (47,4%), największy udział w rynku w 2019 r. miały: Captrain Polska, DB Cargo Polska, PCC Intermodal, LTE Polska oraz Metrans. Łączny udział tych przewoźników wyniósł 45,4%. PKP Cargo, PCC Intermodal oraz Metrans łączyły działalność przewoźnika i operatora usług intermodalnych.</p> <p>Wykres 12. zostanie zweryfikowany.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Przewozy intermodalne realizują "operatorzy intermodalni" a nie "przewoźnicy kolejowi" stąd statystyki UTK w bardzo niewielkim stopniu odzwierciedlają rzeczywisty udział poszczególnych podmiotów w rynku przewozów intermodalnych.</p> <p>Uwaga 4 Fragment/część dokumentu: <i>„Cel 1 C: Wsparcie rozwoju bocznic Kolejowych” - str. 70-71</i></p> <p>Uzasadnienie Naszym zdaniem rozwój bocznic kolejowych należy wyłączyć z KRTI. Rozbudowę czy modernizację bocznic kolejowych należy uwzględnić w dokumentach dotyczących rozwoju kolei. Bocznic kolejowe są wykorzystywane w transporcie kolejowym, a nie w transporcie intermodalnym, w związku z czym to nie ze środków wspierających rozwój transportu intermodalnego powinien być finansowany ich rozwój. Wnosimy o usunięcie celu 1C z KRTI.</p> <p>Uwaga 5 Fragment/część dokumentu: <i>„Dlatego też należy wprowadzić odpowiednie działania zachęcające użytkowników infrastruktury i przewoźników do korzystania w większym zakresie z transportu</i></p>	<p>Uwaga 4 Uwaga nieuwzględniona Bocznic stanowią ważne ogniwo łańcucha logistycznego i łańcucha dostaw w przewozach kolejowych, który dotychczas był niedofinansowany i ulegał degradacji. Widzimy silną synergię pomiędzy przewozami intermodalnymi a bocznicami kolejowymi, stąd bocznic znalazły się w KRTI jako kierunek interwencji również publicznej. Bocznic kolejowa pełni w wielu przypadkach dodatkową rolę jako droga kolejowa prowadząca do obiektów infrastruktury usługowej. Podczas konsultacji przeprowadzonych przez UTK z podmiotami korzystającymi z transportu kolejowego wskazywano na potrzebę wsparcia bocznic kolejowych.</p> <p>Uwaga 5 Uwaga uwzględniona w pracach nad KRTI Szczegółowe działania związane z poprawą konkurencyjności znalazły się w pkt. 6.2.2.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>kolejowego, szczególnie przy przewozie towarów na odległościach powyżej 300 km. W tym celu należy przeprowadzić szczegółowe analizy związane ze wzrostem konkurencyjności transportu kolejowego” - str. 74</i></p> <p>Uzasadnienie Jest to bardzo ogólne stwierdzenie. W dokumencie należałoby wskazać konkretne działania np. zrównanie stawek dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej i drogowej. Wnosimy o uszczegółowienie zapisów w tym zakresie.</p> <p>Uwaga 6 Fragment/część dokumentu: <i>„Może to być m.in. system zachęt (np. ulga intermodalna) dla operatorów transportu intermodalnego lub nadawców ładunku, wprowadzonych w celu zapewnienia trwałego bodźca dla rozwoju usług intermodalnych czy też innych czynników mających wpływ na konkurencyjność danego środka transportu”. - str. 73</i></p> <p>Uzasadnienie Należy wprowadzić system zachęt, który realnie podnosić będzie jakość i konkurencyjność przewozów intermodalnych (szerzej uwaga nr 8).</p> <p>Uwaga 7 Fragment/część dokumentu:</p>	<p>Uwaga 6 Uwaga uwzględniona w pracach nad KRTI</p> <p>Uwaga 7</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>„Dlatego też należy podjąć działania zmierzające do wprowadzenia ułatwień korzystania z tych obiektów (OIK)” - str. 75</p> <p>Uwaga/propozycja zmian/uzupełnień Dlatego też należy podjąć działania zmierzające do wprowadzenia ułatwień <u>oraz jasnych i przejrzystych zasad korzystania z tych obiektów (np. likwidacja bezzasadnych dyskryminujących transport intermodalny opłat, jak "opłata manipulacyjna " nakładana na operatorów intermodalnych przez DCT Gdańsk.)</u></p> <p>Uzasadnienie Opłata manipulacyjna w DCT znacząco wpływa na spadek konkurencyjności transportu intermodalnego względem innych środków transportu! Jej likwidacja i tym samym zapewnienie jednakowych zasad dostępu do OIU dla przewozów drogowych i kolejowych powinna być jednym z priorytetowych działań wyraźnie wskazanym w KRTI.</p> <p>Uwaga 8 Fragment/część dokumentu:</p> <p>„Planowane działania: Przeprowadzenie analizy w zakresie ulgi intermodalnej, w tym określenie preferencji dla nadawców ładunków operatorów intermodalnych” - str. 76</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona Wprowadzony zostanie zapis” „Dlatego też należy podjąć działania zmierzające do wprowadzenia ułatwień oraz jasnych i przejrzystych zasad korzystania z tych obiektów.”</p> <p>Uwaga 8 Uwaga nieuwzględniona Zmiana zasad kalkulacji stawek dostępu pobieranych PKP PLK S.A. wykracza poza zakres KRTI. Analizy w tym zakresie były kilkakrotnie prowadzone w ubiegłych latach z uwzględnieniem doświadczenia innych krajów.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uzasadnienie</p> <p>Naszym zdaniem zamiast "ulgi intermodalnej" należałoby wprowadzić nowe zasady przyznawania dostępu oraz nowy taryfikator w regulaminie PKP PLK - tzn. wprowadzić podział na pociągi: pasażerskie / intermodalne / towarowe. Stawki dostępu do infrastruktury dla pociągów intermodalnych powinny być uzależnione od przyznanej przez zarządcę infrastruktury prędkości handlowej, a nie od masy pociągu i kategorii linii kolejowej. Wpłyne to motywująco na zarządcę infrastruktury i tym samym poprawi za równo jakość przewozów intermodalnych jak i przepustowość infrastruktury PKP PLK . Takie kierunkowe działania powinny zostać zapisane w KRTI</p> <p>Uwaga 9</p> <p>Fragment/część dokumentu: <i>„Cel 2B: Poprawa systemu organizacji oraz zarządzania transportem intermodalnym” - str. 76-78</i></p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Czy planowane są prace nad wprowadzeniem jednolitej platformy informatycznej w ramach Port Community System? Od kilku lat mówi się o realizacji tego zadania przez KAS we współpracy z Zarządami Portów Morskich. Jeśli temat jest aktualny, to naszym zdaniem warto by było uwzględnić tę inicjatywę i zapisać w KRTI.</p>	<p>Uwaga 9</p> <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Potrzeba wprowadzenia informatycznych systemów zarządzania procesem przewozowym jest elementem KRTI. Celem dokumentu nie jest wskazywanie konkretnych rozwiązań a funkcji jakie mają spełniać.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 10 Fragment/część dokumentu: „Cel 3A: Szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym”</p> <p>Uzasadnienie Czy planowane są prace nad wprowadzeniem jednolitej platformy informatycznej w ramach Port Community System? Od kilku lat mówi się o realizacji tego zadania przez KAS we współpracy z Zarządami Portów Morskich. Jeśli temat jest aktualny, to naszym zdaniem warto by było uwzględnić tę inicjatywę i zapisać w KRTI.</p> <p>Uwaga 11 Fragment/część dokumentu: Rozdz. 6.4 <i>Determinanty wyboru lokalizacji nowych terminali Intermodalnych</i></p> <p>Uzasadnienie Naszym zdaniem wskazane wydaje się określenie (preferowanych) lokalizacji nowych terminali intermodalnych względem terminali już istniejących, tak aby uniknąć sytuacji, w których kolejne terminale budowane będą- z wykorzystaniem wsparcia ze środków publicznych - w bliskiej odległości od już istniejących terminali, a nie w rejonach gdzie tych terminali brakuje.</p>	<p>Uwaga 10 Uwaga częściowo uwzględniona Potrzeba wprowadzenia informatycznych systemów zarządzania procesem przewozowym jest elementem KRTI. Celem dokumentu nie jest wskazywanie konkretnych rozwiązań a funkcji jakie mają spełniać.</p> <p>Uwaga 11. Uwaga nieuwzględniona Decyzje o lokalizacji terminali są decyzjami biznesowymi, KRTI nie wskazuje lokalizacji nowych terminali, a jedynie warunki, które powinny być spełnione przy wyborze lokalizacji.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
14.	27-11-2020	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej	e-mail	<p>Nowe wyzwania, a także nowe wymagania stawiane przed sektorem TSL stwarza konieczność poszukiwania nowych rozwiązań systemowych, również w transporcie ponieważ w łańcuchu logistycznym jest ogniwem od którego bardzo wiele zależy .</p> <p>Poszczególne gałęzie transportu cechują się różnymi właściwościami. Są rozwiązania techniczne i technologiczne, które mają obecnie najmniejsze negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne takie jak kolej czy też transport wodny niestety charakteryzują się wieloma cechami, które często nie spełniają oczekiwań klientów usług transportowych. Transport intermodalny jest segmentem przewozów który łączy poszczególne gałęzie a zarazem pozwala na wykorzystanie ich najlepszych cech.</p> <p>Dlatego SITK RP uważa iż opracowanie przez CUPT dokumentu strategicznego Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do roku 2040 jest bardzo dobrym kierunkiem działań . Pomimo iż transport intermodalny w naszym kraju rozwija się bardzo dobrze to ten segment przewozów posiada jeszcze duże nie wykorzystywane rezerwy.</p> <p>W imieniu SITK RP wielokrotnie wypowiadałem się o konieczności opracowania dokumentu zawierającego strategię rozwoju przewozów intermodalnych.</p> <p>Oceniając opracowany materiał należy podkreślić, iż część diagnostyczna w zakresie obecnie funkcjonowania tego</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>ryнку jest opracowana właściwie . Zgromadzone tam dane są bardzo ciekawe i dają pełny obraz.</p> <p>1. Występują jednak drobne nieścisłości lub zła interpretacja w zakresie niektórych określeń. Przykładem może być przytoczone określenie transportu 'multimodalnego "Transport multimodalny (ang. multimodal transport): przewóz towarów w jednostkach ładunkowych przez co najmniej dwie różne gałęzie transportu" podczas gdy dotychczas stosowane określenie to <i>"Transport multimodalny jest to system transportowy, który polega na przemieszczaniu towarów z wykorzystaniem minimum dwóch odrębnych gałęzi transportu opierający się na jednej umowie przewozowej"</i>. Nie w każdym przypadku transportu multimodalnego występuje jednostka ładunkowa.</p> <p>2. W materiale przedstawiono, iż bocznicę mają wpływ na rozwój przewozów intermodalnych, stoimy na stanowisku iż rozwój tej infrastruktury punktowej ma bardzo duże znaczenie dla rozwoju przewozów kolejowych jako takich w innych segmentach ładunków, natomiast dla rozwoju przewozów intermodalnych ich znaczenie jest marginalne. Niemniej jednak w wyniku rozwoju przewozów kolejowych i zwiększenia wolumenu przewożonych ładunków oraz większą niż dotychczas konteneryzacją w przyszłości ,bocznicę mogą być przekształcane w intermodalne terminale zakładowe.</p> <p>3. W opracowanym dokumencie podkreślono konieczność rozwoju przewozów rozproszonych. Uważamy, iż powrót</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 2 Uwaga uwzględniona w pracach nad KRTI</p> <p>Uwaga 3 Uwaga nieuwzględniona</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>do organizacji przewozów w tej formule jest mało realny z uwagi na wysokie koszty funkcjonowania. Przewozy tego typu zastąpić powinny przewozy kolejowo drogowe obsługujące tzw. punkty koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych o organizacji podobnej do przewozów intermodalnych gdzie towar na zasadniczej drodze przewozi kolej a transport samochodowy zapewnia przewozy na tzw. ostatniej mili. Do organizacji tego typu przewozów niezbędne są nowoczesne terminale tzw. punkty koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych (Raiport). Tego typu terminale obsługują wszystkie segmenty ładunków z terenu ciężenia o promieniu od 50 do 100 km i mogą również obsługiwać niewielkie potoki ładunków intermodalnych.</p> <p>Z uwagi na potrzebne wysokie nakłady finansowe ogólnodostępne punkty za- i wyładunkowe zlokalizowane przy stacjach kolejowych raczej nie zostaną dostosowane do załadunków kontenerów (Analiza SWOT dla transportu intermodalnego w Polsce). Proponujemy usunąć słowo przeładunkowej.</p> <p>4. W dokumencie dotyczącym rozwoju transportu intermodalnego przewiduje się objęcie oddziaływaniem terminali całego kraju. Przewiduje się konieczność powstawania tego typu obiektów na sieci TNT oraz poza nią. Funkcjonujący na rynku operatorzy terminali plan rozmieszczenia nowych obiektów opierają przede wszystkim na potrzebach rynkowych. Powstają one tam gdzie występują już ukształtowane potoki ładunków dlatego</p>	<p>Decyzje o modelu organizacji przewozów są decyzjami biznesowymi, nie powinny być regulowane ogólnie. Słowo „przeładunkowej” w analizie SWOT zostanie usunięte.</p> <p>Uwaga 4 Uwaga uwzględniona w pracach nad KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>też przy dużych aglomeracjach funkcjonuje kilka terminali konkurujących ze sobą operatorów. Wiele z nich prowadzi działalność w tych samych lokalizacjach które powstały lub były zmodernizowanych przy wykorzystaniu środków pomocowych. Efektywność transportu intermodalnego jest duża gdy pracuje on w układzie sieciowym obejmującej swym zasięgiem tern całego kraju.</p> <p>5. Proponujemy rozważenie powołania krajowego operatora terminali i dokonanie stosowanych zapisów w dokumencie strategicznym Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do roku 2040 w zakresie przeznaczenia środków finansowych na jego działalność.</p> <p>Rolą krajowego operatora byłoby budowanie i obsługa terminali również w regionach, w których nie występują ukształtowane potoki a jedną z funkcji terminala jako nowoczesnej infrastruktury transportowej byłoby inicjowanie rozwoju gospodarczego regionu. Do zadań krajowego operatora intermodalnego, należałoby również we współpracy z Polskimi portami morskimi tworzenie terminali jako tzw. zewnętrznych bram portowych.</p> <p>Podsumowując opracowany dokument należy ocenić bardzo pozytywnie.</p>	<p>Uwaga 5 Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Podczas diagnozy szczegółowo została przeanalizowana sytuacja w zakresie lokalizacji terminali intermodalnych mających status obiektów infrastruktury użytkowej (OIU). Występowanie konkurencji na rynku kolejowym jest spójne z unijną polityką transportową. Decyzje o lokalizacji terminali są decyzjami biznesowymi. KRTI nie wskazuje lokalizacji nowych terminali, a jedynie warunki, które powinny być spełnione przy wyborze lokalizacji. Zadaniem państwa w kolejnych latach będzie zapewnienie powstanie terminali intermodalnych w węzłach, które objęte zostały rozporządzeniem 1316/2013 (załącznik 1, część 1). Analiza zasadności powstania krajowego operatora intermodalnego w warunkach polskich, mogłaby być przeprowadzona przez wyspecjalizowaną jednostkę odpowiedzialną za koordynację i promocję transportu intermodalnego w Polsce (działanie w ramach celu 2B).</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
					<p>Jakakolwiek interwencja publiczna w zakresie rozwoju transportu intermodalnego powinna odpowiadać unijnym zasadom udzielania pomocy publicznej. Państwo powinno działać na zasadzie subsydiarności, zgodnie ze zdefiniowanymi regułami - takimi samymi dla wszystkich podmiotów działających na rynku. Niezależnie od powyższego należy założyć, że postulowane działanie spowodowałoby skargi ze strony obecnych na rynku prywatnych operatorów terminali.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
15.	27-11-2020	Railway Business Forum	e-mail	<p>Zmniejszenie przewozów węgla i rudy oraz słabo przewyższalne trudności w pozyskaniu ładunków drobnicowych uzależniają przyszłość kolejowych przewozów towarowych od zwiększenia udziału kolei w transporcie intermodalnym. Zaniedbanie tej kwestii doprowadzi do marginalizacji kolei towarowej jak to ma miejsce np. we Francji, tyle że z opóźnieniem wynikłym z późniejszego odejścia od węgla jako głównego źródła energii.</p> <p>Obecnie transport intermodalny to ok. 13% pracy przewozowej. Tempo zmniejszania się transportu węgla stanowiącego około 30% pracy przewozowej będzie zmienne, ale trzeba pamiętać, że już kilkakrotnie okazywało się, że faktyczny spadek wydobycia i wykorzystania był poważniejszy od zakładanego w programach i oficjalnych prognozach dotyczących górnictwa i energetyki' Założenie zmniejszania się pracy przewozowej o 1 mld tkm rocznie nie byłoby przesadne i oznaczałoby, że wypełnienie luki w pracy przewozowej wymaga pozyskiwania takiej ilości ładunków innego rodzaju. Wskazane byłoby nie tylko zidentyfikowanie przeszkód rozwojowych, ale także zastosowanie środków pobudzenia przewozów intermodalnych jako najbardziej prawdopodobnego oraz możliwego pola rozwoju kolei towarowej.</p> <p>1. Wskaźniki realizacji celu głównego należy odnieść do prognoz zawartych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu (SZRT). SZRT nie przewiduje wzrostu udziału</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga uwzględniona</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>transportu kolejowego w transporcie lądowym. Zarówno na 2020 jak i na 2030 rok zakłada tę samą wielkość 12%. Natomiast Kierunki określają udział transportu kolejowego na poziomie 20%. Symulacja wielkości przewozów w roku 2030 wskazuje, że przy udziale transportu kolejowego w transporcie lądowym wg założeń Kierunków w wysokości 20%, praca przewozowa transportu kolejowego powinna wynieść 108,8 mld ntkm, co stanowi wzrost w stosunku do założeń SZRT o 62%. Tak więc wg Kierunków w 2030 roku przewozy winny wynosić 455 mln ton. Oczywiście, korzystnym dla gospodarki kraju byłoby osiągnięcie przewozów towarów na takim poziomie, ale SZRT, na którą Kierunki konsekwentnie powołują się, przewiduje w tym samym okresie 280 mln ton. W dokumentach tej rangi i to zależnych od siebie, takie różnice nie mogą występować.</p> <p>2.Drugi ze wskaźników realizacji celu Kierunków, to wielkość pracy przewozowej w kolejowym transporcie intermodalnym. Przeliczając podaną wartość pracy na masę, otrzymujemy wielkość przewozów intermodalnych w 2030 roku na poziomie niespełna 30 mln ton. Wyliczone wyżej, wg założeń strategii intermodalnej, 30 mln ton przewozów intermodalnych w 2030 roku, odniesione do zakładanego w tym okresie w SZRT wolumenu przewozów kolejowych tj.: 280 mln ton, czy też do 455 mln ton z symulacji w Kierunkach, czy wreszcie do całości transportu lądowego, którego roczna wielkość przekracza już obecnie 2 mld ton wskazuje, że poziom przewozów intermodalnych w</p>	<p>Wskaźnik udziału kolei w rynku przewozów towarowych zostanie usunięty, natomiast wprowadzony zostanie wskaźnik: średnia prędkość handlowa pociągów intermodalnych w głównych korytarzach towarowych.</p> <p>Uwaga 2 Uwaga nieuwzględniona W Polsce stopniowo zwiększa udział kolei w przewozach intermodalnych. Szybszy rozwój tego segmentu rynku nie jest możliwy bez ogólnego zwiększenie roli transportu kolejowego w polskim systemie transportowym, co wymaga zmian w polityce transportowej państwa. Obowiązująca SRZT w perspektywie długoterminowej nie przewiduje wzrostu udziału kolei. Jednocześnie MI w zakresie prognoz zawartych w SRT2030 stale podnosi, że prognozy ładunków w</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Kierunkach w 2030 roku daleki jest od potrzeb gospodarki jak również od średniego poziomu europejskiego.</p> <p>3.Zakładane przewozy intermodalne w 2030 roku trzeba również odnieść do wymagań unijnej Białej Księgi. Zawarty w niej wymóg przeniesienia 30% przewozów samochodowych na odległość ponad 300 km na inny rodzaj transportu, w Polsce oznacza w praktyce przeniesienie ok.</p>	<p>horyzoncie do 2030 r. stanowią przewidywany poziom, a nie cel ilościowych SRT2030. Tegoroczne wyniki w transporcie kolejowym sięgają wyższych wartości od wówczas przewidywanych, co wynika zarówno z podjętych działań w zakresie infrastruktury kolejowej, jak i obecnego wzrostu konkurencyjności tego rodzaju logistyki, a szczególnie transportu kontenerów. Jednak dotychczas obserwowane trendy i fluktuacje na rynkach gospodarczych wskazują na możliwe spadki przewozów kolejowych w najbliższych latach. SRT2030 jest diagnostycznym narzędziem wskazującym kierunki interwencji i działań wpływających na rozwój i wzmocnienie roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych, w tym intermodalnych. Z kolei wskaźnik w SRT2030 "Udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym" jest orientacyjną i pożądaną wartością do osiągnięcia. Dlatego nie determinuje on górnej wartości zakładanej do osiągnięcia w strategii. Ze względu na stosunkowo krótki okres obowiązywania SRT2030 (tj. od listopada 2019 r.) MI nie planuje obecnie aktualizacji dokumentu.</p> <p>Uwaga 3 Uwaga uwzględniona Wskaźniki zostaną zweryfikowane.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>70 mln ton na kolej. Jeżeli zatem kolejowe przewozy intermodalne mają wzrosnąć w ciągu najbliższych 10 lat tylko o ok. 10 mln ton, to okazuje się, że z tych 70 mln ton (z samochodów) kolej zagospodaruje zaledwie kilka milionów. Jak więc przesunąć z samochodów pozostałe ponad 60 mln ton ładunków? Określenie wielkości przewozów kolejowych w strategiach jest podstawową informacją dla za-rządcy infrastruktury kolejowej.</p> <p>Nie może on modernizować infrastruktury pod wykorzystanie środków unijnych, ale pod wielkości przewozów osób i towarów określone w dokumentach rządowych. SOR, SRT, KRTI to najważniejsze z nich. Zwiększenie przewozów kontenerów z 2,1 mln do zakładanych 3 mln TEU w 2030 roku może być osiągnięte poprzez efekty trwających inwestycji w portach, w Małaszewiczach a także w wyniku zwiększania ilości taboru kolejowego (tylko ze wsparciem unijnym ok. 35 lokomotyw i 3500 wagonów do końca 2022 roku). Do tak niskiego celu nie jest potrzebna taka strategia.</p> <p>Strategia jest niezbędna dla właścicieli terminali, przewoźników, organizatorów przewozów, potencjalnych inwestorów, świata finansów. W szczególności ci ostatni wymagają jednoznacznych, zwymiarowanych celów, terminów, gwarancji stabilności.</p> <p>Wcześniejszy brak strategii transportu intermodalnego spowodował rozdzielenie środków z unijnego wsparcia - 1,13 mld zł (konkurs nr POLiŚ.3.2/1/16) w taki sposób, że na terminale</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>trafiło tylko 12,2%, a najwięcej na wagony, z wiadomym mizernym efektem dla krajowej gospodarki. Fakt ten podkreśla znaczenie strategii również dla CUPT.</p> <p>4. Odnosząc się do innych kwestii generalnych należałoby przeprowadzić analizę:</p> <p>1) konkurencji z portami w Trieście, Koper i Rijece w zakresie obsługi Europy Środkowej pod kątem celowości i możliwości jej podejmowania (str. 25);</p> <p>2) perspektyw udziału w Jedwabnym Szlaku (str. 29) pod kątem konkurencyjności innych wariantów a także możliwości oddziaływania na ukierunkowanie przewozów z portów i tranzytu;</p> <p>3) możliwości wzmocnienia pozycji konkurencyjnej portów polskich, także zespołu Szczecin - Świnoujście, względem portów Morza Północnego wobec wciąż popularnego trasowania ładunków np. przez Hamburg i lądem do Polski.</p> <p>5. Przewozy intermodalne w Polsce podstawowo generują porty oraz granica wschodnia, a więc w praktyce obszar przewozów międzynarodowych. KRTI opiera się na rozwijaniu istniejących relacji przewozowych, pozostawiając - poza enigmatycznym:</p> <p>"bocznice", cały obszar przewozów krajowych. A przecież stanowią one 80% masy i 70% pracy drogowego transportu towarów. Są więc potencjalnym źródłem ładunków dla kolei. Ich kolejowy rozwój jest możliwy poprzez stałe, rozkładowe pociągi, kilka w każdej dobie, uruchamiane między ogólnie dostępnymi terminalami. Ze strategii</p>	<p>Uwaga 4 Uwaga nieuwzględniona Decyzje w tym zakresie są podejmowane poza Polską – przez grupy armatorów żeglugi kontenerowej, władze lokalne oraz nadawców ładunków w Chinach itp. Działania, które są w gestii Polski, zostały uwzględnione w pkt. 6.3 KRTI. Konieczność przeprowadzenia takich analiz została zapisana w zadaniach do realizacji w rozdziale 6.2.</p> <p>Uwaga 5 Uwaga nieuwzględniona KRTI jest dokumentem strategicznym, kierunkowym, który ma stworzyć ramy dla rozwoju przewozów i inwestycji, nie stanowi jednak programu inwestycyjnego (jak np. KPK).</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>powinien wynikać mocny przekaz do potencjalnych inwestorów, powodujący ich zainteresowanie budową takich terminali (te 12,2% środków z dofinansowania unijnego to niewykorzystana szansa).</p> <p>6 Kierunki, poświęciwszy należyłą uwagę kolizji ruchu towarowego z pasażerskim i wydłużeniu czasu przejazdu oraz pogorszeniu innych aspektów rozkładu jazdy na skutek braku pierwszeństwa i wskazując środki zaradcze nie proponują skutecznych rozwiązań tego problemu. Tymczasem omówione problemy związane z kształtowaniem rozkładu jazdy i jego realizacją wskazują na konieczność wprowadzenia linii dedykowanych dla transportu towarowego (z pierwszeństwem dla pociągów towarowych pospiesznych w tym intermodalnych). Z punktu widzenia prawa UE o jednolitym kolejowym obszarze europejskim (dyrektywa 2012/34/UE) nie jest to zakazane, gdyż art. 47 ust. 4 dyrektywy dopuszcza uprzywilejowanie dwóch rodzajów przewozów - towarowych oraz usług publicznych¹. Na gruncie prawa krajowego art. 29b ustawy o transporcie kolejowym także dopuszcza uprzywilejowanie określonego rodzaju przewozów²</p> <p>Przypis 1 Art. 47 ust. 4: Kryteria priorytetów uwzględniają znaczenie danego przewozu dla społeczeństwa w stosunku do każdego innego przewozu, który zostanie wyłączony w rezultacie tego postępowania. W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług przewozowych w tym zakresie, w szczególności stosownie do wymogów</p>	<p>Uwaga 6 Uwaga nieuwzględniona Dokument strategiczny zawiera wizję i cele długoterminowe oraz tworzy ramy dla ich osiągnięcia. Decyzje dotyczące wyodrębnienia linii kolejowych wykraczają poza obszar KRTI.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwoju krajowych i międzynarodowych przewozów towarowych, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na niedyskryminacyjnych zasadach, w celu zapewnienia, aby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury</p> <p>....</p> <p>Przypis 2: Art. 29b. Zarządca może, po konsultacji z zainteresowanymi stronami, wskazać odcinki linii kolejowych, na których określony rodzaj przewozów będzie uprzywilejowany, pod warunkiem: 1)zapewnienia dla pozostałych pociągów tras alternatywnych umożliwiających realizację przewozu z tej samej stacji początkowej i do tej samej stacji końcowej; z uwzględnieniem zastępowalności obu tras w związku ze świadczeniem przez przewoźnika kolejowego usług przewozu towarowego lub pasażerskiego; 2)zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej przez pozostałe pociągi; 3)uzyskania zgody Prezesa UTK.</p> <p>Należałoby więc podjąć analizę i przygotować decyzje w celu wyodrębnienia linii kolejowych istotnych dla poprawy elastyczności transportu towarowego na trasach wymienionych na str. 43 - 45 i 70.</p> <p>Istotne są:</p> <p>a) połączenie z portów Trójmiasta na południe (węzeł górnośląski) i dalej do granicy z Czechami;</p> <p>b) od granicy z Niemcami przez węzły poznański i warszawski do granicy wschodniej;</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>c) powstała z myślą o ruchu towarowym linia CE59 ze Świnoujścia przez Szczecin do węzła wrocławskiego i dalej na południe, co wymaga także poprawy stanu technicznego w celu dochowania parametrów.</p> <p>Pozostają oczywiście także kwestie innych odcinków wymienionych wyżej korytarzy, a także ewentualnie odcinków koniecznych dla dojazdu do terminali, portów, granicy itd., o ile sytuacja jest kolizyjna. Jednak zdefiniowanie tych konfliktów wydaje się koniecznym etapem, aby określić co da się rozwiązać na gruncie pierwszeństwa określonego w regulaminie dostępu i rozkładu jazdy, a co wymaga inwestycji. Brak takiego radykalnego rozwiązania uniemożliwi skrócenie do rozsądnego czasu obiegów taboru. Kilkudniowy czas obiegu oznacza konieczność posiadania większego parku wagonowego niż byłby potrzebny przy założeniu prędkości technicznej 120 km/h i handlowej rzędu 80 km/h, co jest całkiem realne w ruchu wahadłowym bez zbędnych postojów i daje obieg jednodobowy, radykalnie redukując koszty inwestycyjne i eksploatacyjne a z drugiej strony poprawiając ofertę (czas). Bez tego powtórzy się nikły efekt programów Marco Polo.</p> <p>W różnych krajach podejmowano próby skłonienia przewoźników drogowych do przewożenia zestawów TIR na lawetach kolejowych. Przewozy takie mają znikome zastosowanie - raczej na krótkich odcinkach. Przykładem pozytywnym jest Eurotunel pod kanałem La Manche, ale przykład ten jest zarazem ilustracją ograniczeń takiej technologii.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Lawety są wagonami - klatkami o skrajni istotnie większej od znormalizowanej na kontynencie, nie mówiąc o Wielkiej Brytanii. Wynika to z rozmiarów standardowego pojazdu i wysokości podwozia kolejowego. W rezultacie pociągi jadą wyłącznie pomiędzy terminalami tunelu i nie mogą dowieźć pojazdów drogowych w głąb lądu po którejkolwiek stronie. Przewóz na większe odległości oznaczałby znaczne nakłady energetyczne na wożenie silnika, nadwozia, podwozia i skrzyni ładunkowej pojazdu drogowego jako dodatkowej masy oprócz wagonów i lokomotywy, co pogarsza proporcje brutto do netto. Kwestie rozmiarów można częściowo rozwiązać zmniejszając średnice kół wagonu kolejowego, ale rodzi to inne problemy techniczne w postaci chociażby wzrostu zużycia szyn. Pomimo podejmowania eksperymentów przewozy takie nie przyjęły się. Korzyść ekonomiczna i ekologiczna jest bowiem wątpliwa. Słusznie więc ten nurt nie jest podejmowany w Kierunkach, a publicystyczne hasło "TIRy na tory" uległo ewolucji do postaci towary na tory. Nieco bardziej realistycznym kierunkiem jest naczep, których podwozie mieści się w "kieszeni" specjalnie przystosowanego wagonu, albo wręcz samych nadwozi, co umożliwi pogodzenie skrajni drogowej i kolejowej. Jednak jako że znikomy odsetek naczep może być wstawiany na wagon dźwigiem, konieczne jest stosowanie specjalnych urządzeń ładunkowych w terminalu (załadunek poziomy). Taki transport ma mniejszy narzut na masę brutto. Już na pierwszy rzut oka nadal pozostają jednak pewne niedogodności i ryzyka. Przeładunek możliwy jest tylko w wyspecjalizowanym terminalu, co zmniejsza</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>elastyczność. Towar nie jest chroniony kontenerem przed złodziejami, nie towarzyszy mu jak w przypadku jazdy drogą kierowca, a doświadczenie transportu kolejowego obojętne czy w przypadku węgla czy samochodów osobowych, pokazuje jakim problemem są kradzieże. Pojawia się też ryzyko przesunięcia ładunku lub innych elementów na naczepie, która w pociągu nie jest indywidualnie nadzorowana. Transport naczep lub wymiennych nadwozi zyskał nieco większą popularność niż transport kompletnych zestawów drogowych i nadal jest rozważany.</p> <p>7.Należałoby dokonać bardziej szczegółowej analizy ekonomicznej i analizy ryzyka, aby zidentyfikować przyczyny nadal słabego rozwoju tej formy transportu intermodalnego. Zwłaszcza wobec utraty opłacalności wykorzystywania promów jako promów kolejowych i rezygnacji z transportu wagonów przez Bałtyk o czym <i>Kierunki</i> wspominają jako o tendencji ogólnoeuropejskiej. Warto bowiem ustalić czy promocja tego kierunku ma w ogóle szanse i czy nie byłoby celowym skoncentrowanie wysiłku na promocji konteneryzacji zamiast podejmowania kolejnych - być może skazanych na niepowodzenie - prób ożywiania transportu naczep lub wymiennych nadwozi.</p> <p>8.Kierunki trafnie identyfikują kwestie nierównomiernych i niejednorodnych parametrów, zwłaszcza dopuszczalnej długości pociągu. Należy doprowadzić główne szlaki towarowe do prędkości 120 km/h i długości pociągu 750 m,</p>	<p>Uwaga 7 Uwaga nieuwzględniona Szczegółowe analizy ekonomiczne będą wykonywane dla konkretnych projektów inwestycyjnych.</p> <p>Uwaga 8 Uwaga uwzględniona Kwestia ta została wyjaśniona w przypisie 58 na stronie 64 dokumentu, tym niemniej długości pociągów zostaną ujednolicone</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zgodnie z konwencją AGTC. Nie jest jasne czemu w niektórych miejscach występuje długość 740 m (str. 84). Jakkolwiek niektóre regulacje UE operują taką długością pociągu, to praktyka pokazuje, że takie drobne różnice są kłopotliwe. Swego czasu zastąpienie na niektórych liniach PKP PLK długości maksymalnej określonej jako „600 m plus lokomotywa” długością „600 m w tym lokomotywa” wywołało uzasadnione pretensje przewoźników, którzy planując pociągi z dokładnością do 1 wagonu, napotkali na dodatkową przeszkodę. Polityka inwestycyjna PKP PLK powinna zmierzać do normy 750 m jako szerszej.</p> <p>9. Kierunki trafnie definiują wysokość stawek opłat za dostęp do infrastruktury jako jedną z barier i czynnik zmniejszający konkurencyjność kolei. Wydaje się, że celowa byłaby jednak konkretyzacja problemu, a także wskazanie innej niż wysokość okoliczności, jaką jest powszechność poboru opłat i ich struktura. Kwestia niekorzystnego zróżnicowania systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w porównaniu do infrastruktury drogowej, w tym także autostrad płatnych jest podnoszona od lat. Na kolei problem jest dodatkowo pogłębiony przez obowiązujące opłaty za zajęcie toru i manewry. Nie ma analogicznych opłat w towarowym transporcie drogowym. W <i>Kierunkach</i> nie ma szczegółowej analizy porównawczej wysokości opłat i porównania aktualnego kosztu z tytułu opłat dla pojazdu drogowego i pociągu na odpowiedniej klasie linii lub drogi, co byłoby pożądane dla kompletności</p>	<p>Uwaga 9 Uwaga nieuwzględniona KRTI jest dokumentem ogólnym, nie ma w nim miejsca na szczegółowe analizy porównawcze</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>oceny sytuacji. Słuszny jest postulat wprowadzenia ulgi z tytułu transportu intermodalnego do stałego systemu opłat. Głównym problemem będzie przejęcie przez budżet państwa większego ciężaru kosztów infrastruktury kolejowej wobec zmniejszenia się przewozów masowych, które zachowały konkurencyjność (dzięki masie pociągu) z transportem drogowym pomimo ponoszenia wyższych opłat.</p> <p>10. Podstawowym postulatem, którego brakuje w Kierunkach powinno być pilne upowszechnienie opłat za korzystanie z dróg przez transport towarowy! Celowe jest też oczywiście wprowadzenie wzorem Austrii (str. 39) preferencji w opłatach drogowych dla "ostatniej mili". Wątpliwości może natomiast budzić premiowanie taryfowe dłuższych dystansów, gdyż pomniejsza to konkurencyjność portów bałtyckich, zwłaszcza położonego "w głębi lądu" Szczecina.</p> <p>11. W oparciu o Kierunki oraz dotychczasowe doświadczenia postulujemy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opracowanie i wdrożenie koncepcji linii dedykowanych dla ruchu towarowego. • Zlikwidowanie wąskich gardeł dla ruchu intermodalnego w rejonie stacji granicznych (linia wschód - zachód oraz granica z Czechami), węzła wrocławskiego i miejsc o zaniżonych parametrach na linii C59. 	<p>Uwaga 10 Uwaga nieuwzględniona Kwestia obciążenia transportu drogowego dodatkowymi opłatami jest decyzją z zakresu polityki transportowej państwa i musiałaby być najpierw zawarta w SRZT.</p> <p>Uwaga 11 Uwaga nieuwzględniona Uwaga jest zbyt szczegółowa na poziomie strategicznym. Postulowane zmiany wykraczają poza zakres KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<ul style="list-style-type: none"> • Upowszechnieniu opłat pobieranych od towarowego transportu drogowego na całą sieć dróg krajowych przy ograniczeniu ruchu ciężkiego na innych drogach - do niego niedostosowanych. • Przejęciu przez budżet państwa całokształtu kosztów PKP PLK (także całości kosztów prowadzenia ruchu) wykraczających poza koszt krańcowy uruchomienia pociągu w celu: <ol style="list-style-type: none"> 1) obniżenia opłat oraz 2) trwałego zniesienia opłat za jazdy manewrowe. <p>Kierunki w przedstawionym kształcie są dobrym dokumentem w części opisowej, w diagnozie, natomiast nie do przyjęcia w zakresie celów, w szczególności dotyczących wielkości pracy przewozowej, masy, ilości TEU w transporcie kolejowym w roku 2030 i w 2040. Pasywne założenie wielkości tych przewozów spowodowało brak impulsu do wypracowania narzędzi do osiągnięcia celu. W praktyce założony wzrost przewozów intermodalnych kolejną może być osiągnięty poprzez naturalny rozwój, podstawowo dzięki położeniu geograficznemu Polski. Gdyby cel był zdecydowanie wyższy, zgodny z oczekiwaniami i potrzebami gospodarki kraju, należałoby wykonać dużą pracę, aby dać odpowiedź na pytanie: jak go osiągnąć? Dokument do takiego wysiłku nie zachęca.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
16.	30-11-2020	Osoba prywatna	e-mail	<p>Uwaga 1 W dokumencie wskazano aby celem głównym było przystosowanie stacji kolejowych i terminali dla pociągów kontenerowych o długości 740m i nacisku 22,5 t/oś. Tymczasem od wielu lat w Europie dyskutuje się o celu jazdy pociągów o długości 1500m. Jak wiadomo w 2005r wykonano przejazd testowy, przez Polskę z Niemiec, pociągu do Chin o 1000m i pojemności 101 kontenerów, a w 2014r. wykonano przejazd testowy pociągu MARATHON o długości 1524m. Wobec wzrostu częstości kursowania pociągów do i z Chin, zadane jest pytanie o przepustowość stacji i terminali. W tym celu zasadne jest, aby za cel główny docelowo do 2040, przyjąć przejazd pociągów długości 1500m i masie 3600-5000 ton. Zaś jako cel pośredni do 2030 r., to wzmiankowany w dokumencie 750 m. Problem ten opisałem w referacie pt. „Long freight trains in Poland, what is the problem of its usage?” Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport. 2016, z. 111, s. 357-369., który jest wielokrotnie cytowany przez autorów z Rosji.</p> <p>Uwaga 2 Celem osiągnięcia tego celu głównego należy dokonać wyboru stacji dla postoju i obsługi składów 1500m kierując się: - lokalizacją na granicy, -lokalizacją w węzłach korytarzy transportowych sieci AGC i TEN-T,</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga nieuwzględniona Priorytetem działań powinno być w pierwszej kolejności dostosowanie parametrów sieci do tych określonych w umowie AGTC. Treść KRTI jest zgodna z wytycznymi unijnymi w zakresie minimalnej długości i nie ogranicza stopniowego zwiększania tej długości.</p> <p>Uwaga 2 Uwaga częściowo uwzględniona Zapisy zostaną uzupełnione o to, że do 2040 r. będą podejmowane działania zmierzające do zapewnienia możliwości obsługi składów 1500m. Brak możliwości wprowadzenia takich celów bez modyfikacji KPK.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>- lokalizacją przy terminalach o największych przeładunkach wielorocznych.</p> <p>Uwaga 3 Celem osiągnięcia celu głównego należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - likwidację wąskich gardel, ale i kreowanie linii redundantnych, mogących wspierać linie główne przy dużej intensywności, a także stanowić rezerwę do przejazdu na wypadek zdarzeń niepożądanych, - rozpocząć i wdrożyć program równoległego korytarza na kierunku wschód-zachód w relacji Dorohusk- Lublin- Dęblin-Tomaszów Maz.- Łódź Olechów-Leszno- Głogów-Żagań-Cottbus, który był korytarzem do zaopatrzenia garnizonów Armii Radzieckiej, która stacjonowała w Polsce do 1991r. W ramach przebudowy dostosowano go do przejazdu przewozów z powiększoną skrajnią. Ten korytarz pozwoliłby na zredukowanie ruchu na liniach E-20 i E30. - rozpocząć i wdrożyć program korytarza na kierunku północ-południe J pod nazwą Rail Carpatia, - rozpocząć i wdrożyć program rozbudowy stacji i terminali dla pociągów 750 m w pierwszym etapie, tj. do 2030r. - rozpocząć i wdrożyć program rezerwy terenów na rozbudowę wybranych stacji celem obsługi pociągów o długości 1500m i masie 3600-5000 ton, - rozpocząć program zakupu taboru lokomotyw wielosystemowych dla obsługi długich i ciężkich składów, - rozpocząć program wymiany sprzęgów śrubowych na jeden standard konstrukcji sprzęgu samoczynnego na flocie 	<p>Uwaga 3 Uwaga częściowo uwzględniona w pracach nad KRTI. Likwidacja wąskich gardel na sieci została uwzględniona w ramach projektów flagowych nr 1 i nr 2. Rozwój infrastruktury w ramach nowych korytarzy kolejowych, zarezerwowanie terenów pod rozbudowę stacji, zmiana napięcia, program zakupu taboru dla długich i ciężkich składów oraz zmiana napięcia na sieci wykraczają poza zakres KRTI. Przeprowadzenie analiz zasadności takich działań mogłoby być podjęte przez wyspecjalizowaną jednostkę odpowiedzialną za koordynację i promocję transportu intermodalnego w Polsce (działanie w ramach celu 2B).</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				taboru towarowego i osobowego, - wykonać i zacząć wdrażać analizę zmiany napięcia głównego z 3000DC na prąd zmienny na sieci PKP PLK.	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
17.	30-11-2020	Stowarzyszenie na rzecz gospodarczego rozwoju dorzecza Odry Teraz Odra	Formularz na stronie krti.pl	<p>Dokument, poza lakonicznymi uwagami w pkt 6.2 (m.in. str 63) nie ujmuje w podanej perspektywie czasowej wykorzystania żeglugi śródlądowej jako komplementarnego rozwiązania.</p> <p>Propozycja zmian: Ujęcie w dokumencie wykorzystania żeglugi śródlądowej, jak i wszelkich inwestycji z nią związanych dla podanej perspektywy czasowej.</p> <p>Wszelkie działania nieistniejącego już niestety Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, jak i zlecone przez nie opracowania dotyczące potencjału drzemiącego w tej gałęzi transportu potwierdzają, iż jest to najbardziej ekologiczny środek transportu.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Podpisana przez Prezydenta RP ustawa o ratyfikacji porozumienia AGN umożliwi ubieganie się o środki unijne na odnowienie lub wybudowanie stosownej infrastruktury. - Inwestycja w infrastrukturę wodną śródlądową ma jednocześnie aspekt bytowy (zapewnienie wody słodkiej przy coraz częstszych jej deficytach), ekologiczny (jedna barka to 42 kontenery, możliwość prowadzenia dwu barek przez jeden pchacz), a także bezpieczeństwa (głównie przeciwpowodziowego). - Transport rzeczny, poza transportem intermodalnym jako jedyny jest w stanie obsłużyć transport ponadgabarytowy, przekraczający możliwości transportowe pozostałych gałęzi, powodując jednocześnie rozwój polskich przedsiębiorstw przemysłu ciężkiego m.in. z południa Polski 	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji.</p> <p>Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu. Uzasadnienie dodano w pkt. 2.1 KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
18.	30-11-2020	Powiat Kartuski/ Gmina Sierakowice	e-mail	<p>W nawiązaniu do ogłoszenia przez Ministerstwo Infrastruktury w dniu 20.10.2020r. konsultacji społecznych projektu dokumentu pn.: "Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 roku z perspektywą do 2040 roku", składamy wniosek o ujęcie linii kolejowej Nr 229 na odcinku Kartuzy-Sierakowice-Lębork wraz z terenami Agencji Rezerw Materiałowych w Kamienicy Królewskiej - Gmina Sierakowice województwo Pomorskie, jako potencjalnej lokalizacji terminalu intermodalnego. Tereny wraz z istniejącymi magazynami należące do Agencji Rezerw Materiałowych, położone w Kamienicy Królewskiej, przyległe bezpośrednio do linii kolejowej Nr 229, naszym zdaniem stanowią dogodne miejsce na lokalizację bazy intermodalnej na potrzeby portów Trójmiasta Jako Starosta Powiatu Kartuskiego oraz Wójt Gminy Sierakowice jesteśmy przekonani, iż wspomniana linia kolejowa zwiększy przepustowość sieci kolejowej oraz udroźni obecnie dostępną infrastrukturą kolejową i drogową dla istniejących portów w regionie. Naszym zdaniem intensywna rozbudowa portów oraz rosnące zapotrzebowanie na przewozy morskie, wymusza poszukiwanie alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych oraz intermodalnych dla regionu Trójmiasta.</p> <p>Obecny układ sieci kolejowej uniemożliwia objazd aglomeracji trójmiejskiej w przypadku jakichkolwiek awarii czy blokady na istniejących szlakach kolejowych, co może skutkować paraliżem dla portów i terminali przeładunkowych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona KRTI jest dokumentem strategicznym, który nie prezentuje konkretnych projektów. Chcąc wyjść naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców oraz wymogom stawianym tego typu dokumentom zdecydowano się na opracowanie determinantów wyboru lokalizacji nowych terminali intermodalnych (podrozdział 6.4) bez wskazywania konkretnych lokalizacji. W dokumencie uwzględnione zostaną tylko terminale istniejące bez przesądzeń w zakresie planowanych inwestycji.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Reaktywacja linii kolejowej Nr 229 przyczyni się do aktywizacji przyległych terenów i stworzy alternatywę dla istniejącego układu komunikacyjnego.</p> <p>W załączeniu przekazujemy uwarunkowania lokalizacyjne w odniesieniu do sieci drogowej wraz z mapką kolejową regionu.</p> <p>Uwarunkowania lokalizacyjne Sierakowic w odniesieniu do sieci drogowej i kolejowej</p> <p>Transport drogowy Przez obszar powiatu kartuskiego przebiegają drogi krajowe nr 7 i 20. Ponadto przez sąsiedni powiat łęborski przebiega bardzo ważna trasa 56. Przez teren gminy Sierakowice przebiegają dwie drogi wojewódzkie: nr 211 i 214, krzyżujące się w Sierakowicach.</p> <p>Transport kolejowy Na terenie powiatu kartuskiego komunikacja kolejowa umożliwia podróżowanie z Żukowa do Gdyni i Kościerzyny, z Kartuz do Gdyni i z Kartuz do Gdańska (LK 201 oraz 229), Przez obszar gminy Sierakowice przebiega linia kolejowa nr 229. Linia ta rozpoczyna swój bieg na stacji Pruszcz Gdański i ciągnie się do stacji Łeba, m.in. przez Kamienicę Królewską. Obecnie linia jest nieczynna, z wyłączeniem odcinka Łębork - Łeba, Aktualnie w opracowaniu jest dokumentacja techniczna rewitalizacji linii na odcinku Kartuzy - Sierakowice. Na użyteczność danej linii kolejowej i przyległego fragmentu sieci w ogóle wpływa możliwość ich wzajemnej obsługi</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>wybranych typów połączeń. LK 229 na odcinku Kartuzy - Lębork może być wykorzystana dla różnych typów przewozów, a w przypadkach awaryjnych - także częściowo zastępować równoległy odcinek LK nr 202 przez Wejherowo, o ile rewitalizowany będzie także odcinek Sierakowice - Lębork. W przeciwnym wypadku, sam odcinek Kartuzy - Sierakowice, jako dostępny tylko z jednej strony będzie bardziej narażony na eskalację skutków awarii (tzw. Opóźnienia wtórne innych pociągów) i wypadków każdego typu - np. z powodu usterek taboru albo przeszkód do ruchu na linii, takich jak powalone drzewa, przeszkody na przejazdach kolejowych itp. Dodać należy także, iż połączenie Gdańska lub Gdyni do Łeby przez Kartuzy z natury rzeczy pełniłoby inną funkcję niż najszybsze możliwe, przez Wejherowo i pełniłoby rolę dodatkowej trasy łączącej subregion Kaszub, a niekonkurującej z linią nr 202. Oczywiście możliwe są także inne wytrasowania połączeń o dalszym zasięgu - np. z Kościerzyny, Czerska lub Chojnic do Łeby. Takie bezpośrednie relacje z dużym prawdopodobieństwem miałyby rację bytu co najmniej w sezonie wakacyjnym. Stacja Kartuzy w takim przypadku mogłaby pełnić rolę przesiadkową na tabor o większej pojemności, albo trakcji elektrycznej w kierunku Gdańska lub Gdyni.</p> <p>Transport autobusowy Autobusowy transport pasażerski na terenie powiatu kartuskiego jest rozwinięty w stopniu dobrym. Komunikacja publiczna na terenie powiatu w dużej części obsługiwana jest na podstawie zezwoleń wydanych przez</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Starostę Kartuskiego. Na podstawie tych zezwoleń na terenie powiatu funkcjonują 23 linie autobusowe realizowane przez trzech przewoźników wykonujących łącznie ponad 1,5 mln km rocznie, co stanowi prawie 45% realizowanej komunikacji publicznej, mierzonej w wozokilometrach przebiegu wykonywanego po terenie powiatu (3,5 mln km/rok). Komunikacja powiatowa umożliwia połączenie wszystkich gmin bezpośrednio z siedzibą powiatu, oferując ponadto szereg tras alternatywnych obejmujących dużą liczbę miejscowości. Ilość połączeń autobusowych w gminie Sierakowice wynosi średniorocznie 54.</p> <p>Transportowy węzeł integrujący</p> <p>W Sierakowicach obecnie tworzony jest transportowy węzeł integrujący przy dworcu kolejowym na linii nr 229, zapewniający zintegrowaną obsługę publicznej komunikacji zbiorowej oraz kompleksowe powiązanie systemu drogowego i rowerowego w ramach węzła.</p> <p>Dostępność komunikacyjna obszaru jest uznawana za element organizacji przestrzeni znajdujący odzwierciedlenie w zróżnicowaniu atrakcyjności gmin, jest także ważnym elementem wpływającym na poziom i jakość życia czy atrakcyjność inwestycyjną regionu.</p> <p>Utworzenie transportowego węzła integrującego w Sierakowicach jest szczególnie racjonalne i uzasadnione, mając na uwadze szereg form transportu, które zostaną tam zintegrowane: transport kolejowy, transport autobusowy lokalny, regionalny, transport samochodowy i rowerowy.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Rozwój systemu transportowego poprzez utworzenie transportowego węzła integrującego w Sierakowicach zdecydowanie poprawi jakość systemu transportowego regionu. Inwestycja wpłynie na usprawnienie połączeń, zapewni efektywne skomunikowanie Sierakowic z pozostałą częścią województwa pomorskiego, co pozwoli na zwiększenie płynności i przyspieszenie ruchu, likwidując tym samym problem zatorów drogowych.</p> <p>Wszystkie czynniki opisane powyżej przyczynią się w dłuższym okresie czasu do osiągnięcia celu nadrzędnego, jakim jest poprawa spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego w województwie pomorskim.</p> <div data-bbox="757 778 1435 1268" style="text-align: center;"> <p>STAN ISTNIEJĄCY</p> <p>Proponowana lokalizacja terminala intermodalnego</p> </div>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
19.	30-11-2020	UM Bydgoszcz	Formularz ze strony krti.pl	<p>Sugerujemy, że w treści KRTI powinna zostać przynajmniej zaznaczona informacja o planowanej Platformie Multimodalnej zlokalizowanym na Lewym Brzegu Wisły między Bydgoszczą a Solcem-Kujawskim.</p> <p>Inwestycja zaznaczona jest w projekcie "Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku - Strategia Przyspieszenia 2030+"</p> <p>Cel główny: Dostępna przestrzeń i czyste środowisko 74 oraz opisana na stronie 31</p> <p>Do ściągnięcia w poniższym linku "https://kujawsko-pomorskie.pl/rozwój-regionalny/planowanie-strategiczne-i-przestrzenne/36067-konsultacje-projektu-strategii-2030"</p> <p>Ponadto powstało już Studium lokalizacyjne dla powyższej platformy.</p> <p>Do ściągnięcia w poniższym linku "https://www.kujawsko-pomorskie.pl/europejska-wspolpraca-terytorialna/projekt-emma"</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
20.	30-11-2020	Gmina Gorzyce	Formularz ze strony krti.pl	<p>Prosimy o uwzględnienie w Kierunkach Rozwoju Transportu Intermodalnego - Centrum Intermodalne Gorzyczki (między autostradą A1 a planowaną międzynarodową drogą wodną E30) (między autostradą A1 a planowaną międzynarodową drogą wodną E30).</p> <p>Aspekt dla rozwoju społeczno-gospodarczego Polski - uwzględnienie Centrum Intermodalne Gorzyczki (między autostradą A1 a planowaną międzynarodową drogą wodną E30) nie może być przypadkowe. Jest to miejsce, które daje możliwość skomunikowania ponad 300 ha terenów inwestycyjnych zarówno po stronie polskiej jak i czeskiej. Planowane w studium uwarunkowań gminy Gorzyce Centrum Intermodalne Gorzyczki (między autostradą A1 a planowaną międzynarodową drogą wodną E30) to jedyne miejsce, gdzie przecinają się wszystkie zasadnicze korytarze transportowe. Teren pod Centrum znajduje się na skrzyżowaniu głównych transeuropejskich magistral transportowych: autostrady A1, drogi wodnej E-30. W bliskiej odległości znajdują się także lotniska: w Katowicach, w Ostrawie i Krakowie. To także centrum górnośląskiej aglomeracji przemysłowej Ostrawsko-Katowickiej, region kluczowego przemysłu dla Czech, Polski i Słowacji.</p> <p>Aspekty środowiskowe - Centrum Intermodalne Gorzyczki w Gminie Gorzyce w znacznym stopniu umożliwi powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch, który pozwoli na uzyskanie szeregu korzyści. Oprócz efektywności ekonomicznej, najważniejszym rezultatem transportu multimodalnego jest ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>naturalne.</p> <p>Gospodarka wodna jest polityką horyzontalną mającą wpływ na wiele aspektów gospodarczych. Transport wodny śródlądowy odgrywa znaczącą rolę w kształtowaniu zrównoważonego systemu transportu, będąc jedną z najtańszych a jednocześnie najbardziej przyjaznych dla środowiska gałęzi.</p> <p>Różnice w energochłonności, emisji zanieczyszczeń powietrza, poziomie bezpieczeństwa czy też kosztach zewnętrznych między transportem wodnym śródlądowym, a transportem drogowym są kilkakrotne, a w niektórych wypadkach nawet kilkudziesięciokrotne niższe. Śródlądowe drogi wodne odgrywają zasadniczą rolę w transporcie towarów zarówno na europejskim, jak i światowym rynku. Centrum Gorzyczki umożliwi Polsce logicznie powiązać system dróg wodnych, wkomponowany w Intermodalną sieć transportową, stanowi uzupełnienie dla pozostałych form transportu, stanowiąc nierzadko jedyną możliwość przewozu wielkogabarytowych ładunków.</p> <p>Obecnie transport śródlądowy rzekami jest elementem polityk ekologicznych wielu państw i Unii Europejskiej, gdyż jest to transport najtańszy, emitujący najmniej zanieczyszczeń do powietrza, wywołujący najmniej wypadków. Warto zaznaczyć, że obecnie energochłonność polskiej gospodarki jest dwukrotnie wyższa, a intensywność emisji dwutlenku węgla trzykrotnie wyższa od średniej UE. Jeden śródlądowy statek towarowy może zastąpić setki samochodów ciężarowych, a tym samym pomóc odciążyc drogi, co wiąże się z ograniczeniem zanieczyszczenia i</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zmniejszeniem liczby wypadków drogowych. Aspekt gospodarczy o znacznie szerszym oddziaływaniu niż lokalnie - Uwzględnienie w Kierunkach Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040 (KRTI) centrum intermodalne Gorzyczki, w znacznym stopniu wesprze sektor małych i średnich przedsiębiorstw oraz polskie innowacje, stworzy nowe miejsca pracy, wiązać się będzie z olbrzymimi korzyściami dla budżetu, jak również zapewni bezpieczeństwo poprzez racjonalne gospodarowanie wodą oraz przyczyni się do rozkwitu turystyki.</p> <p>Uruchomienie powyższych inwestycji jest kluczem do przeprowadzenia m.in. reindustrializacji. Da Polsce możliwość rozszerzenia palety usług transportowych i rozwoju transportu wielomodalnego, ale też pobudzi biznes wzdłuż wspomnianych szlaków. Wyodrębniony w ten sposób największy hub logistyczny, to ogromna szansa dla rozwoju gospodarczego regionu, jak i całości Kraju oraz możliwość wdrażania innowacyjnych rozwiązań, budowy doliny przemysłowej i nowych technologii, wokół której ma możliwość stworzyć się swoiste centrum biznesu. Powstałaby niezbędna, zintegrowana płaszczyzna transportu. Dzięki temu swoistemu spinaczowi wszystkich form transportu w Polsce, jakim może być Centrum Intermodalne Gorzyczki, będzie możliwe pełne wykorzystanie potencjału tranzytowego naszego państwa.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
21.	30-11-2020	UM Gorzów Wielkopolski	e-mail	<p>Uwaga 1 Treść uwagi lub wniosku (propozycja zmian): Na stronie 11 dokumentu, gdzie mowa o zatwierdzonych i planowanych strategiach rozwoju województw do 2030 r., należy uzupełnić tekst o projekt Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030". W ww. projekcie na liście "Przedsięwzięć strategicznych kluczowych dla realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030", znajduje się <u>budowa multimodalnego centrum logistycznego (transport drogowy, kolejowy i żegluga śródlądowa) w Gorzowie Wlkp. wraz z terminalem – portem rzeczonym na rzece Warcie.</u></p> <p>Uzasadnienie: Budowa multimodalnego centrum logistycznego (transport drogowy, kolejowy i żegluga śródlądowa) w Gorzowie Wlkp. wraz z terminalem – portem rzeczonym na rzece Warcie. Przedsięwzięcie to obejmuje stworzenie multimodalnego centrum logistycznego – portu rzeczonym na rzece Warcie w Gorzowie Wlkp. Położenie na szlaku Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 (transeuropejska sieć transportowa TEN-T), będącym także łącznikiem pomiędzy Antwerpią a Kłajpedą i Odessą, oraz w związku z pracami umożliwiającymi rozwój transportu wodnego śródlądowego w Polsce, predysponują Gorzów Wlkp. do lokalizacji w jego granicach multimodalnego centrum logistycznego wraz z terminalem – portem rzeczonym. Dobrze rozwinięta komunikacja drogowa (droga ekspresowa S3, droga krajowa DK 22) i kolejowa (linia 203 i 367), możliwość współpracy z Morskimi Portami Szczecin i Świnoujście, przy stale</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga nieuwzględniona W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>rosnącym zainwestowaniu terenów na obszarze MOF Gorzów Wlkp. pod aktywizację gospodarczą, wskazują, iż centrum logistyczne wraz z terminalem - portem rzeczonym, stanie się ważnym centrum multimodalnym, stymulującym rozwój w regionie. (W załączeniu "Wstępna analiza programowo przestrzenna dotycząca planu budowy centrum logistycznego wraz z terminalem przeładunkowym w Gorzowie Wielkopolskim").</p> <p>Uwaga 2 Treść uwagi lub wniosku (propozycja zmian): Na stronie 68, w opisie Celu 1B „Wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej”, proponujemy umieścić informacje o <u>planowanym odtworzeniu bezpośredniego połączenia z Gorzowa do Szczecina (linia nr 415), a także zaawansowaniu prac związanych z modernizacją i elektryfikacją linii nr 203 oraz planach odbudowy drugiego toru i elektryfikacji tej linii po stronie niemieckiej</u>. Ww. inwestycje wpisują się w działania Celu 1B, wymienione na stronie 70.</p> <p>Uzasadnienie: Planowane odtworzenie bezpośredniego połączenia z Gorzowa do Szczecina (linia nr 415) usprawni obsługę portów w Szczecinie i Świnoujściu (zwiększenie przepustowości linii magistralnych nr 273 i 351 poprzez przekierowanie części pociągów na linie 415). Zaawansowane prace w modernizacją i elektryfikację linii nr 203 oraz plany odbudowy drugiego toru i elektryfikacji tej linii po stronie niemieckiej, przyczynią się do predysponowania Gorzowa Wielkopolskiego do lokalizacji w</p>	<p>Uwaga 2 Uwaga nieuwzględniona W KRTI zostaną uwzględnione jedynie inwestycje już funkcjonujące.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>tym mieście terminala intermodalnego. Należy nadmienić, iż Gorzów Wielkopolski ulokowany jest na skrzyżowaniu linii kolejowych północ -południe, wschód - zachód, drogi ekspresowej S3, oraz z racji bliskości autostrady A2 i międzynarodowej drogi wodnej E-70.</p> <p>Załącznik Prezentacja PwC_GorzowWlkp_Analiza_Prog-Przes_TerminalCentrumLog_2019-12-19_final_BL-1</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
22.	30-11-2020	SENAT Komisja Infrastruktury	e-mail	<p>Uwaga 1</p> <p>1. Uwarunkowania strategiczne</p> <p><i>Strona 9 „Kluczowym dokumentem określającym wizję rozwoju na poziomie krajowym jest Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (SOR)5. (...) Jednym z wymienionych celów strategicznych jest promocja transportu intermodalnego oraz kombinowanego jako alternatyw względem transportu drogowego – wykorzystanie potencjału zarówno podmiotów publicznych, jak również przedsiębiorstw oraz partnerów społeczno – gospodarczych. Wśród celów planowanych do osiągnięcia do 2030 r. w zakresie transportu intermodalnego wymienia się rozwój infrastruktury wspierającej ten obszar, w szczególności powiązanie portów morskich oraz dróg wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową oraz dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześniania oferowanych usług.”</i></p> <p>Na wstępie należy podnieść, iż dokument strategiczny „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (dalej „KRTI”) w wersji opublikowanej w chwili obecnej nie może być uznany za pełny, gdyż nie obejmuje wszystkich działań dotyczących celów strategicznych, będących jego przedmiotem. Dokument pomija bowiem podstawową kwestię jaką jest transport śródlądowy rzeczny oraz znaczenie terminali intermodalnych obsługujących ten rodzaj transportu. KRTI ogranicza się w praktyce do analizy dotyczącej kierunków rozwoju transportu kolejowego.</p>	<p>Uwaga 1</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Jest to tym bardziej niezrozumiałe, iż w Rozdziale 1 „Uwarunkowania strategiczne” stwierdzono, iż „W Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do 2020 r. wskazuje się na potrzebę wzmocnienia powiązań transportowych zarówno wewnątrz makroregionu, w szczególności na linii północ – południe przy jednoczesnym wzmocnianiu powiązań zewnętrznych. Podkreśla się szczególną potrzebę odbudowy szlaku żeglownego na Odrze, dzięki czemu możliwe będzie wykorzystanie transportu wodnego do przewozu towarów i odciążenie systemu drogowego i kolejowego” (str. 11). Zagadnienie walorów transportu wodnego śródlądowego zostało zasygnalizowane w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” Skoro zarówno w dokumencie strategicznym jak i w Prognozie – dopuszczono transport śródlądowy rzeczny jako alternatywną metodę, w dodatku wskazując iż jest najbardziej proekologicznym środkiem transportu, oczywistym jest, iż KRTI powinny zawierać kompleksową ocenę tego środka transportu, zwłaszcza, że powiązanie dróg wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową zostało wymieniony wśród celów planowanych do osiągnięcia do 2030 r.</p> <p>Uwaga 2 Strona 9 „Głównymi przeszkodami zidentyfikowanymi w SOR w zakresie rozwoju sektora transportu pozostają np.:</p>	<p>Uwaga 2 Uwaga nieuwzględniona</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<ul style="list-style-type: none"> • niewystarczająca liczba centrów logistycznych, które obok podstawowej obsługi przeładunkowej powinny oferować usługi dodatkowe; • zły stan infrastruktury kolejowej; • wysokie stawki za dostęp do infrastruktury” <p>Przeszkodą, która nie została zidentyfikowana w SOR, a powinna być poddana analizie w KRTI jest kwestia pośredniego lub bezpośredniego działania podmiotów konkurencyjnych, zwłaszcza zagranicznych. Pośrednie lub bezpośrednie działania konkurencyjnych firm, portów szczególnie morskich i rzecznych np. Hamburg, Bremerhaven i Duisburg, nakierowane są na przejęcie i utrzymanie wolumenów kontenerowych kosztem ograniczenia przeładunku w polskich portach. Działania mają na celu ograniczenie roli Polski do kraju tranzytowego w relacji wschód – zachód</p> <p>Przykłady:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wydzierżawienie nabrzeży portu drobnicowego w Szczecinie przez DB Port Szczecin, uniemożliwiając dostęp do morza; • Ograniczenie głębokości toru podejścia statków do Świnoujścia przez inwestycje Nord Stream 1 i 2; • Ograniczenie możliwości sfinansowania Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) ze środków CEF tylko do odcinków, które zostały zakwalifikowane do TEN-T i posiadają IV klasę żeglowności, czyli odcinek Szczecin-Berlin; 	<p>Zgodnie z zasadą tworzenia jednolitego rynku KRTI powinny umożliwiać równoprawny dostęp dla wszystkich podmiotów funkcjonujących na rynku. Podnoszona kwestia leży poza obszarem KRTI. Cele i narzędzia kreowania polityki gospodarczej i zagranicznej Polski znajdują się w innych dokumentach strategicznych.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<ul style="list-style-type: none"> • Budowa suchego portu w Tczewie przez PCC Intermodal, należący do firmy niemieckiej, jak i innych należących Metrans czy DB AG; • Bezpośrednie inwestycje w terminale intermodalne w Europie Wschodniej i Południowej w celu przejęcia kontroli nad strumieniem kontenerów transportowych Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS). W 2016 w Estonii, HHLA przejęła terminal kontenerowy w największym porcie Muuga, a w 2017 przejęła udziały największego terminala kontenerowego CTO na Ukrainie. Inwestycja DB AG w Smolewiczach na Białorusi w celu zbudowania terminala intermodalnego; • Nielojalność rodzimych firm eg. OT Logistics, które przygotowuje terminal kontenerowy po stronie białoruskiej, aby oferować usługi konkurencyjne w stosunku do terminala w Małaszewiczach. <p>Uwaga 3 2.2.1 Główne kolejowe korytarze towarowe Strona 13 „<i>Infrastruktura transportowa powinna zapewniać szybką, efektywną i bezpieczną organizację transportu intermodalnego. W Polsce według stanu na początek 2020 r. długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosiła 250 tys. Km, w tym 17,7 tys. Dróg 2krajowych, przenoszących znaczącą część całkowitego ruchu samochodowego. Długość dróg o najwyższym standardzie – autostrad i dróg ekspresowych – stanowiła 4 147 km. Długość eksploatowanych linii kolejowych w 2019 r. przez</i></p>	<p>Uwaga 3 Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>wszystkich zarządców infrastruktury wyniosła 19,5 tys. Km, z czego 12,7 tys. Km to linie o znaczeniu państwowym.” W KRTI zamieszczono Schemat.</p> <p>2 Elementy składowe systemu technicznego transportu intermodalnego. Jednym z wskazywanych elementów jest sieć dróg wodnych śródlądowych. Podano równocześnie długość dróg publicznych i dróg kolejowych. Brak natomiast danych dotyczących dróg wodnych śródlądowych.</p> <p>Tymczasem łącznie do dróg wodnych o znaczeniu regionalnym (klasy Ia-III) zaliczyć należy 3448 km a znaczeniu międzynarodowym 206 km. Podstawowe znaczenie dla żeglugi śródlądowej w Polsce ma Odrzańska Droga Wodna (ODW), do której należą następujące odcinki (dane zaczerpnięte z informacji NIK):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kanał Gliwicki o długości 41,2 km, klasa III; ➤ Racibórz – Kędzierzyn-Koźle (śluzą): 44,4 km, klasa Ia; ➤ Kędzierzyn Koźle – Brzeg Dolny: 187,1 km, klasa III; ➤ Opatowice – Wrocław (szlak boczny): 15,4 km, klasa II; ➤ Brzeg Dolny – ujście Nisy Łużyckiej: 259,8 km, klasa II; ➤ Ujście Nisy Łużyckiej – ujście Warty: 75,2 km, klasa II; ➤ Ujście Warty – Ognica: 79,4 km, klasa III; ➤ Ognica – przekop Klucz – Ustowo – Regalica – jezioro Dąbie: 44,6 km, klasa Vb; ➤ Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z wodami morskimi: 33,6 km, klasa Vb; ➤ Przekop Klucz – Ustowo: 2,7 km, klasa Vb. 	

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Reasumując dane wykazują, iż część Odry jest żeglowna stale, pozostałe odcinki przy podniesieniu się poziomowi rzeki. Dlatego też dokument strategiczny KRTI powinien być uzupełniony o szczegółowe dane obrazujące długość dróg wodnych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem Wisły i Odry.</p> <p>W szczególności należałoby:</p> <p>1) uzupełnić dane dotyczące już poczynionych oraz zaplanowanych inwestycji na Odrzańskiej drodze wodnej, aby doprowadzić do co najmniej IV klasy żeglowności na całym jej biegu,</p> <p>2) uzupełnić dokument o informacje dotyczące planowanej rewitalizacji Odry na odcinku Kędzierzyn – Koźle Racibórz.</p> <p>Wspomnieć należy także o międzyrządowym planie połączenia Odra – Dunaj – Łaba.</p> <p>Uwaga 4 Strona 14 „Kluczowymi dla transportu kolejowego, w tym także dla transportu intermodalnego, są trzy korytarze towarowe przebiegające przez terytorium Polski:</p> <ul style="list-style-type: none"> • korytarz RFC5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie na osi północ – południe, który zaczyna się w Gdyni i przebiega przez Tczew, Bydgoszcz (CE65), Warszawę (E65), Katowice, Ostrawę, Wiedeń, Triest do Rawenny. Do najważniejszych polskich inwestycji wzdłuż tego korytarza należy modernizacja linii kolejowych E65 i E59, które są kluczowymi magistralami kolejowymi w naszym kraju na osi północ – południe;” 	<p>Uwaga 4 Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p> <p>W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK).</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Strona 62 „Znaczenie Polski w globalnych łańcuchach dostaw może wrastać pod warunkiem wykorzystania głównej przewagi jaką jest położenie geograficzne naszego kraju na przecięciu głównych europejskich kolejowych korytarzy towarowych (RFC5, RFC8 i RFC11). Coraz większe potoki ruchu można zauważyć w kierunku wschód – zachód (RFC8), gdzie głównie realizowane są przewozy ładunków między Chinami a Europą, a nasz kraj pełni tu przede wszystkim funkcję kraju tranzytowego. W przyszłości coraz większego znaczenia będą nabierały przewozy w korytarzu łączącym polskie porty morskie na Morzu Bałtyckim z lądowym zapleczem oraz krajami sąsiadującymi na południu Polski (RFC5), a także korytarzu łączącym południowo-wschodnią Polskę, Słowację, Węgry i Słowenię z granicą białoruską w Małaszewiczach (RFC11)”.</p> <p>Autorzy KRTI, mając świadomość znaczenia w przyszłości przewozów w korytarzu łączącym polskie porty morskie na Morzu Bałtyckim z lądowym zapleczem oraz krajami sąsiadującymi na południu Polski (RFC5), zdają się zapominać o istnieniu drugiej odnogi korytarza RFC5 zaczynającej się w Świnoujściu - zarówno kolejowej E-59 jak i rzecznej E-30, czyli Odrzańskiej Drogi Wodnej. Warto bowiem zaznaczyć, iż korytarz RFC5 Bałtyk – Adriatyk na osi północ – południe ma dwie gałęzie. Jedna zaczynająca się w Świnoujściu linia kolejowa E59 oraz początek Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz druga zaczynająca się w Gdyni linia kolejowa E65.</p>	<p>Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Linia E 59 jest polskim odcinkiem międzynarodowego ciągu transportowego Malmö – Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Na terenie Polski przebiega przez Szczecin, Poznań, Wrocław, Opole, Kędzierzyn – Koźle do Chałupek. Linia E59 pokrywa się również z Odrzańską Drogą Wodną, która ciągnie się aż do Ostrawy w Czechach.</p> <p>Na Odrze znajduje się również największy w Polsce port wodny śródlądowy posiadający ok. 3000 m nabrzeży położonych bezpośrednio przy zlewni rzeki w mieście Kędzierzyn-Koźle. W tym kontekście niezrozumiałe jest, iż w KRTI znajduje się informacja o zaawansowaniu przygotowań do realizacji terminala w Zajączkowie Tczewskim (str. 22) a zaraz obok w ostatnim zdaniu informują o braku terminali w województwie opolskim. Skoro transport intermodalny długoterminowo trzeba uzupełnić o transport wodny śródlądowy, więc dlaczego nie jest uwzględniona inwestycja w Porcie Koźle, skoro jest tak samo inwestycją prywatną jak PCC Intermodal. Ponadto, suchy port PCC Intermodal w Tczewie, trudno uznać za strategicznie położony.</p> <p>Zasadnym jest zatem uzupełnienie KRTI o fragment dotyczący Odrzańskiej Drogi Wodnej i dokonanie oceny potencjału w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury w tym infrastruktury którą dysponuje KKT INTERMODAL Sp. z o.o. oraz Port Gliwice.</p> <p>Polska posiada de facto autostradę północ – południe przy zachodniej granicy.</p> <p>Uwaga 5</p>	<p>Uwaga 5 Uwaga nieuwzględniona Uwaga jest zbyt szczegółowa na poziomie strategicznym oraz wykracza poza ramy KRTI. Regulacje w tym zakresie leżą w gestii regulatora rynku kolejowego (UTK).</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>2.2.2 <i>Podstawowe parametry sieci kolejowej Strona 20 „niewystarczająca jakość i liczba nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym (srk)”</i></p> <p>Wynikająca z niesymetrycznego modelu umów zawieranych pomiędzy PKP PLK S.A. a dostawcami systemów, który nie daje prawa własności Zamawiającemu poprzez brak dostępu do kodów źródłowych. Każda kolejna inwestycja wymaga podłączenia się do już istniejącego systemu co wykorzystywane jest przez dostawców dyktujących ceny interfejsów. Wprowadzenie ustawowe wymagające od dostawców systemu udostępnienia kodów we wcześniej zawartych umowach i docelowo wprowadzenie do obrotu rynkowego konwertora systemów sterowania rozwiązuje ten od lat znany problem.</p> <p>Uwaga 6 2.3.1 <i>Terminale lądowe</i> Strona 22 „W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty budowy terminali w Zduńskiej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajęczkowie Tczewskim, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baranowskiej.”</p> <p>W zaawansowanej fazie jest również terminal wodny śródlądowy w Kędzierzynie – Koźlu. Niezbędnym elementem realizacji ww. inwestycji jest współdziałanie z wieloma partnerami – zarówno samorządowymi (miasto Kędzierzyn-Koźle), jak i</p>	<p>Uwaga 6 Uwaga nieuwzględniona W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>infrastrukturalnymi (PKP S.A. oraz PKP PLK S.A.). Kluczowe w tym zakresie jest zapewnienie połączenia Portu Koźle z istniejącą infrastrukturą kolejową, co może nastąpić tylko i wyłącznie poprzez podpisanie stosownych umów i porozumień z PKP S.A. oraz PKP PLK S.A., albowiem tylko te podmioty dysponują w sposób wyłączny działkami gruntu (PKP S.A.), jak również dysponują na wyłączność infrastrukturą kolejową (PKP PLK S.A.). Gdyby PKP S.A. nie wstrzymała prac brakiem zgody na wynajem gruntów, terminal już byłby uruchomiony.</p> <p>Komisja wnioskuję o uzupełnienie KRTI o dane obrazujące stan zaawansowania projektowanych terminali ze wskazaniem planowego terminu rozpoczęcia działalności oraz źródeł finansowania. KRTI dotyczy bowiem okresu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.</p> <p>Uwaga 7 <i>Strona 22 „Duże terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach wokół największych aglomeracji z zapleczem przemysłowym, w dużych portach morskich oraz na granicy zewnętrznej UE (tj. z Białorusią, Ukrainą i Rosją). Brak jest natomiast terminali w województwach: kujawsko – pomorskim, świętokrzyskim i opolskim.”</i> <i>Strona 53 „Badanie ankietowe wśród podmiotów funkcjonujących na rynku przewozów intermodalnych, przeprowadzone na potrzeby opracowania diagnozy stanu transportu intermodalnego w Polsce, wskazało na pozytywne efekty realizacji dotychczasowych programów wsparcia ze środków UE m.in. w obszarze rozwoju i</i></p>	<p>Uwaga 7 Uwaga nieuwzględniona Proponowane zapisy odnoszą się do trudności jednego z wielu podmiotów funkcjonujących na rynku intermodalnym, dlatego niezasadne wydaje się wpisywanie tego problemu w dokument o charakterze strategicznym</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>modernizacji taboru. Wpłynęło to m.in. na zwiększenie ilości taboru umożliwiającego uruchomienie nowych połączeń. Niemniej jednak ankietowani wskazywali jako największy problem w prowadzeniu działalności w ramach przewozów intermodalnych: trwające prace modernizacyjne na sieci kolejowej, terminowość/tempo dostaw po stronie kolejowej oraz niewystarczającą przepustowość linii kolejowych.”</i></p> <p>Komisja pragnie uzupełnić zawarte w KRTI informację o fakt, iż w województwie opolskim terminal w Kędzierzynie – Koźlu nie może zostać uruchomiony z powodów niemożności nawiązania dialogu z Ministerstwem Infrastruktury i PKP S.A. Na seminarium „Rozwój transportu intermodalnego w polskich portach morskich i rzecznych oraz znaczenie rozwoju terminala w Małaszewiczach i Nowego Jedwabnego Szlaku”, które odbyło się w dniu 8 października 2020r., przedstawiciel szwajcarskiego funduszu VALUE QUEST Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Aktywów Niepublicznych oraz Pani Prezydent Miasta Kędzierzyn-Koźle przedstawili plany inwestycyjne w porcie rzeczonym w Kędzierzynie-Koźlu oraz wskazali na fakt wstrzymania inwestycji wskutek niezrozumiałych działań PKP S.A. które zgłosiło inwestycję do kontroli przez różne służby Państwa Polskiego.</p> <p>Warunkiem koniecznym połączenia Portu Koźle z siecią kolejową jest współdziałanie oraz współpraca z podmiotami publicznymi, które dysponują w sposób wyłączny działkami gruntu, jak również dysponują na wyłączność infrastrukturą kolejową– przez które może nastąpić zapewnienie</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>połączenia Portu Koźle z siecią kolejową. Bez połączenia Portu Koźle z siecią kolejową nie może nastąpić uruchomienie tego portu.</p> <p>Podmiotami, od których to zależy, są Spółki PKP S.A. i PKP PLK S.A., które z niezrozumiałych powodów ze szkodą dla Inwestora powstrzymują się od odpłatnego udostępnienia infrastruktury. Dysponenci sieci kolejowej - po przeprowadzonych z Inwestorem negocjacjach, których efektem była wynegocjowana już umowa umożliwiająca dołączenie Portu do sieci kolejowej - z niezrozumiałych powodów wycofali się ze współpracy.</p> <p>Mając na uwadze zawarte na str. 63 KRTI stwierdzenie, iż „transport wodny śródlądowy, który obecnie pełni marginalną rolę, przede wszystkim ze względu na niedostateczny stan infrastruktury technicznej oraz niepewność związaną z warunkami żeglugowymi” należy postawić pytanie, dlaczego w ten sposób blokowany jest dostęp do linii TEN-T.</p> <p>Uwaga 8 2.3.2 Terminale w portach morskich Strona 24</p> <p>Komisja wnosi o wyjaśnienie kwestii dzierżawy nabrzeży w porcie szczecińskim przez spółkę zależną od DB co blokuje rozwój głównej arterii północ-południe w Polsce. Połączenie kolejowe linią E59 oraz udrożnienie Odrzańskiej Drogi</p>	<p>Uwaga 8 Uwaga nieuwzględniona Zagadnienie nie dotyczy KRTI</p> <p>Uwaga 9</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Wodnej sprawi, iż w Polsce powstanie autostrada transportowa północ – południe.</p> <p>Uwaga 9 2.4 Bocznic kolejowe Strona 27 „Bocznica kolejowa pełni w wielu przypadkach dodatkową rolę jako droga kolejowa prowadząca do obiektów infrastruktury usługowej (...). W prowadzonym przez UTK Krajowym rejestrze infrastruktury kolejowej (RINF-PL) według stanu na 28 października 2019 r. na terenie kraju zarejestrowanych było 999 bocznic, w tym 977 normalnotorowych i 22- szerokotorowe (...).Należy, jednak zaznaczyć, że zwiększanie liczby bocznic prywatnych ma znaczący wpływ na udział transportu kolejowego w transporcie wewnątrzpaństwowym. Czynnikiem decydującym o tym, czy zwiększenie liczby bocznic prywatnych będzie miało wpływ na udział transportu kolejowego w transporcie wewnątrzpaństwowym, jest przede wszystkim status ogólnodostępnej infrastruktury usługowej, przez co nie są bocznicami prywatnymi w rozumieniu wspomnianej ustawy, a posiadanie bocznic przez zakłady produkcyjne prowadzi nierzadko do rezygnowania z wykorzystywania przez nie intermodalnych jednostek ładunkowych na rzecz wysyłania ładunków koleją na całą trasę bądź wysyłania towarów koleją i późniejszego ich przeładowywania na środki transportu innych gałęzi przy zastosowaniu konwencjonalnych technik przeładunkowych.</p> <p>Mając na uwadze powyższe informacje Komisja formułuje pytanie do Ministerstwa Infrastruktury - jaki status mają</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Zagadnienie nie dotyczy KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>grunty PKP S.A. znajdujące się przy obiektach przemysłowych, na których znajdują się tory kolejowe? Przykład nieruchomości należących do PKP S.A. znajdujących się przy porcie w Koźlu. Warunkiem koniecznym połączenia Portu Koźle z siecią kolejową jest współdziałanie oraz współpraca z podmiotami publicznymi, które dysponują w sposób wyłączny działkami gruntu, jak również dysponują na wyłączność infrastrukturą kolejową – przez które może nastąpić zapewnienie połączenia Portu Koźle z siecią kolejową. Bez połączenia Portu Koźle z siecią kolejową nie może nastąpić uruchomienie tego portu. Podmiotami, od których to zależy, są Spółki PKP S.A. i PKP PLK S.A., które z niezrozumiałych powodów ze szkodą dla Inwestora powstrzymują się od odpłatnego udostępnienia infrastruktury.</p> <p>Uwaga 10 <i>2.6 Rozwiązania innowacyjne w transporcie intermodalnym</i> <i>Strona 30</i> Przykładem racjonalnego i precyzyjnego podejścia w tym zakresie są Niderlandy. Planowanie transportu w tym kraju obejmuje, oprócz planowania na poziomie ogólnopaństwowym, dodatkowo elementy lokalne, które nie wpływają na całość założeń, ale są niezwykle istotne dla lokalnej społeczności oraz realizacji projektów. W swoim badaniu (2014-2016) Holendrzy uwzględnili na przykład zamknięcie kopalni piasku i kruszyw w południowych Niderlandach (-1,75 mln ton rocznie), otwarcie nowej kopalni piasku w prowincji Flevolanod (+1,75 mln ton</p>	<p>Uwaga 10 Uwaga nieuwzględniona Zagadnienie nie dotyczy KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>rocznie), import kruszyw z Belgii (+1,75 mln ton rocznie), otwarcie elektrowni węglowej (sic!) Eemshaven (+1 mln ton węgla rocznie, przesunięcie z innych elektrowni), zamknięcie elektrowni (-1,5 mln ton rocznie, przesunięcie do innych elektrowni), otwarcie elektrowni na biomasę w Utrechcie (+200.000 ton rocznie), zamknięcie papierni w Nijmegen (-350 000 ton rocznie) czy otwarcie fabryki cukru w Terneuzen (+240 000 ton rocznie).</p> <p>Uwaga 11 <i>3. Uwarunkowania finansowe</i> <i>Strona 33 „Transport intermodalny jest kapitałochłonny, a jego finansowanie opiera się w głównej mierze na środkach prywatnych.”</i> Inwestycje prywatne w Polsce są traktowane nieufnie jakby Partnerstwo Publiczno Prywatne stanowiło zagrożenie dla rozwoju gospodarki. Podczas konferencji z dnia 23.11.20 CUPT prezentował problemy zgłaszane przez uczestników transportu intermodalnego jednym z nich jest współpraca z aparatem państwa. Na seminarium „Rozwój transportu intermodalnego w polskich portach morskich i rzecznych oraz znaczenie rozwoju terminala w Małaszewiczach i Nowego Jedwabnego Szlaku”, które odbyło się w dniu 8 października 2020r. w Senacie, omawiane były problemy portu gdańskiego, gliwickiego, czy inwestycji w porcie Kędzierzyn-Koźle. Blokowanie, czy ograniczanie rozwoju prywatnych inwestycji blokuje gospodarkę całego kraju.</p> <p>Uwaga 12</p>	<p>Uwaga 11 Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z zasadą tworzenia jednolitego rynku KRTI powinny umożliwiać równoprawny dostęp dla wszystkich podmiotów funkcjonujących na rynku. Podnoszona kwestia leży poza obszarem KRTI. Cele i narzędzia kreowania polityki gospodarczej i zagranicznej Polski znajdują się w innych dokumentach strategicznych.</p> <p>Uwaga 12 Uwaga nieuwzględniona W KRTI nie wskazywane są konkretne lokalizacje dla terminali, a jedynie determinanty ich budowy. Jednocześnie przy ogłaszaniu konkursów ze środków</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>4. Trendy przewozowe, prognozy, scenariusze Strona 41</i></p> <p>Większość terminali intermodalnych działających na polskim rynku należy bezpośrednio do operatorów transportu intermodalnego. Fakt ten ma dość poważne konsekwencje, ponieważ każdy z liczących się operatorów przeładowuje obsługiwane kontenery we własnych terminalach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Istnieją konkurencyjne terminale intermodalne położone blisko siebie w atrakcyjnych lokalizacjach kraju należące do różnych operatorów; • Operator transportu intermodalnego posiadający własne terminale, stara się nie przeładowywać obsługiwanych przez siebie kontenerów na terminalach należących do konkurencji; • Transporty intermodalne realizowane przez firmy, dla których transport kolejowy nie jest podstawową formą działalności (np. pociągi Maersk Amber Express, Maersk Baltic Express) mają tendencję do wykorzystywania ogólnodostępnych terminali lądowych, a nie tych należących do operatorów kolejowych. <p>Wg informacji pochodzących od operatorów transportu intermodalnego posiadających własne terminale – działalność terminalowa jest bardziej dochodowa niż działalność transportowa, choć bez sprawnego i regularnego systemu połączeń transportowych terminal intermodalny ma niewielkie szanse na istotny rozwój obrotów. 37 terminali kontenerowych w 26 lokalizacjach, 2 tym 6 morskich i 7 z dostępem do</p>	<p>unijnych projekty integrujące większą niż dwóch gałęzi transportu mogą potencjalnie uzyskać więcej punktów przy ocenie.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>szerokiego toru wg operatorów: 6 – PCC Intermodal, 5 – PKP Cargo Logistics, 3 – Polzug/Metrans (HHLA), 3 – Laconi International, 2 – Spedcont, 2- Erontrans, 2 – Rail Polska, 1 – DB Port Szczecin</p> <p>Lądowe terminale intermodalne w Polsce operują kontenerami transportowanymi z polskich portów morskich, z portów Europy Zachodniej, kolejną z Chin. Jednak terminale zlokalizowane na południu kraju (południowy-zachód) obsługują coraz szerzej korytarz północ-południe w korytarzu Bałtyk-Adriatyk eg. Operator Baltic Rail</p> <p>zakłada wzrost przewozów pomiędzy Koprem a destynacjami w Polsce z ok. 9000 TEU w 2016 do ok. 13 000 TEU w 2017.</p> <p>Priorytetem powinna być budowa terminali intermodalnych, które złączą trzy gałęzie transportu, istnieją 3 takie lokalizacje: Bydgoskie Centrum Logistyki, port rzeczny w Kędzierzynie – Koźlu i Śląskie Centrum Logistyki. Funkcjonowanie spójne tych lokalizacji zwiększy możliwości korytarzy północ – południe i wesprą porty morskie. Ważnym ośrodkiem są również Małaszewicze i wciąż nie uzgodniona budowa kolejnego mostu w Terespolu.</p> <p>Uwaga 13 <i>5. Bariery, szanse i wyzwania</i> <i>Strona 53</i></p> <p>Przyszłość zależy od decyzji, które zapadają dzisiaj. Jaki jest potencjał przewozów intermodalnych, taki jaką pozycję ma</p>	<p>Uwaga 13 Uwaga nieuwzględniona Cele i narzędzia kreowania polityki gospodarczej i zagranicznej Polski znajdują się w innych dokumentach strategicznych.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Polska na arenie międzynarodowej i wpływ kolejnych rządów na światowe przepływy towarów. Przyszłości transportu intermodalnego w Polsce i w ogóle transportu towarów, usług, technologii, kapitału, danych, ruchu ludzi nie wydzieli się na Polską czy Szwajcarską, gdyż jest to światowa wymiana gospodarcza. I przyszłość Polski zależy od spójności polityki międzynarodowej kolejnych rządów, umiejętności lokowania gospodarczego Polski na arenie międzynarodowej a jednocześnie czerpania z doświadczeń i technologii innych krajów. Noah Barkin, badacz z berlińskiego German Marshall Fund, zauważył, iż w Niemczech jest ogromny rozdźwięk między debatą polityczną, która mocno się zaostriżyła w stosunku do Chin, a lokalnymi relacjami gospodarczymi. Rozdźwięk ten został jeszcze bardziej unaoczniony przez pandemię, która sparaliżowała europejskie gospodarki i popchnęła je w stronę recesji. Niemcy widzą w Chinach swego rodzaju sposób na wyjście z recesji. Chiny były pierwszym krajem dotkniętym przez COVID-19, ale też pierwszym, który go przezwyciężył. Niemieckie firmy pragną przywrócić wymianę handlową z Chinami. Kiedy wybuchła pandemia, pociągi z Wuhanu – jednego z pięciu miejsc pochodzenia ładunków oraz strefy zero COVID-19 zatrzymały się na kilka tygodni, ale dość szybko zaczęły na nowo podróżować. Jest wrażenie, że z powodu koronawirusa Chińczycy produkują znacznie więcej niż wcześniej, jakby chcieli</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>nadrobić stracony czas, powiedział Daniel Thomas z Duisburg Intermodal Terminal (DIT), który pracuje w porcie, i dodaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Przyjmują dużo więcej środków medycznych, jak na przykład wysłany ostatnio do Wielkiej Brytanii transport maseczek i kombinezonów ochronnych dla personelu medycznego. Za to przyjeżdża dużo mniej drobnego sprzętu kuchennego i dóbr konsumpcyjnych, co jest efektem zwiększonej ostrożności europejskich konsumentów. <p>Wolumen towarów transportowanych drogą kolejową jest wciąż dużo niższy od podróżujących drogą morską, ale można z pewnością odnotować ewidentną odnowę importu z Chin. Ostatnie dane z niemieckiego urzędu statystycznego wskazują, że w czerwcu większość towarów importowanych do kraju pochodziła od azjatyckiego giganta, odnotowując wzrost o 20,2 proc. w stosunku do tego samego miesiąca w roku ubiegłym i o 5,7 proc. w stosunku do pierwszego kwartału 2019 roku. Ponadto niemiecki eksport do Chin wzrósł o 15,4 proc. w czerwcu w stosunku do tego samego miesiąca w zeszłym roku, co oznacza, że handel z tym krajem już odgrywa bardzo ważną rolę w ożywieniu niemieckiej gospodarki po pandemii. Związki gospodarcze między Chinami a Niemcami są bardzo istotne. W 2019 r. Chiny po raz czwarty z rzędu były najważniejszym partnerem handlowym Niemiec. W zeszłym roku wartość wzajemnej wymiany handlowej przekroczyła minimalnie 206 mld euro, zostawiając w tyle USA i Holandię. Dane Federacji Niemieckiego Przemysłu (BDI) wykazują, że w Chinach zarejestrowanych jest 5,2 tys. niemieckich biznesów.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Niemiecka kanclerz Angela Merkel odbyła tuzin oficjalnych wizyt do Chin, a stosunki z azjatyckim gigantem postawiła w orbicie niemieckiej prezydentury w UE, która zaczęła się 1 lipca.</p> <p>Największym wyzwaniem są relacje rządów a potem firm w wymianie gospodarczej.</p> <p>Uwaga 14 <i>Strona 63 „Integracja międzygałęziowa w ramach organizacji przewozów intermodalnych dotyczy wykorzystania środków transportu wszystkich gałęzi: morskiego, kolejowego czy drogowego. Dlatego też kierunki wsparcia zostały tak skonstruowane, aby maksymalnie wykorzystać możliwości każdej z gałęzi, i aby w jak największym stopniu wykorzystywać w przewozach ładunków infrastrukturę kolejową, a ograniczyć przejazdy drogami jedynie do pierwszej i ostatniej mili. W dłuższej perspektywie czasu ważne jest uzupełnienie transportu intermodalnego o transport wodny śródlądowy, który obecnie pełni marginalną rolę, przede wszystkim ze względu na niedostateczny stan infrastruktury technicznej oraz niepewność związaną z warunkami żegludowymi (niskie stany wody powodujące niespełnienie głębokości tranzytowych na niektórych fragmentach śródlądowych dróg wodnych). Podejmowane w śródlądowych korytarzach działania powinny być skoncentrowane w szczególności na poprawie parametrów eksploatacyjnych wybranych dróg śródlądowych oraz odbudowie portów rzecznych celem</i></p>	<p>Uwaga 14 Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuchy dostaw w ramach transportu intermodalnego”.</i></p> <p>Założenie zawarte w ww. stanowisku jest w pierwszej kolejności sprzeczne z celem dla którego powstaje KRTI. Po drugie, stanowi ono dyskryminację najbardziej proekologicznego środka transportu, przynajmniej w przedziale czasowym, którego dotyczy KRTI. Po trzecie, KRTI dotyczy okresu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r., zatem czasokresu dwudziestoletniego, co powoduje, że już w niniejszym dokumencie muszą być przedstawione rozważania i analizy dotyczące transportu wodnego śródlądowego, nie zaś w niedookreślonej „dłuższej perspektywie czasu”. Brak takich działań na obecnym etapie niewątpliwie doprowadzi do zupełnego zaniku tego rodzaju transportu. Ponadto brak uwzględnienia i oceny możliwości transportu śródlądowego rzeczno wpływa negatywnie na możliwości rozwoju terminali, które zamierzają wykorzystywać ten środek transportu – portów rzecznych.</p> <p>Uwaga 15 <i>Strona 66 „Infrastruktura punktowa wykorzystywana w przewozach intermodalnych to przede wszystkim terminale intermodalne, centra logistyczne oraz bocznicie kolejowe. Aby w pełni realizować rosnący wolumen towarów konieczne jest stałe zwiększanie zdolności przeładunkowej istniejących terminali, ale również budowa nowych obiektów. W celu wykorzystania w pełni zalet transportu intermodalnego oraz zlikwidowania pojawiających się przestojów ładunków należy kontynuować wsparcie dla</i></p>	<p>Uwaga 15 Uwaga nieuwzględniona Zagadnienie nie dotyczy KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>rozbudowy istniejących terminali położonych przede wszystkim na sieci TEN-T.”</i></p> <p>Port Koźle leży na linii Kędzierzyn - Koźle - Chałupki, nr 151, Linia na odcinku 0,010 – 53,864 została ujęta w kompleksową, bazową pasażerską i bazową towarową sieć transportową TEN-T, a na odcinku 0,035 – 53,864 w sieć międzynarodowych linii transportu kombinowanego (AGTC) i sieć głównych międzynarodowych linii kolejowych (AGC).</p> <p>Uwaga 16 <i>Strona 67 „Jedną z barier rozwoju tak terminali, jak i pozostałej infrastruktury punktowej, jest ograniczona liczba i gęstość punktów stycznych infrastruktury różnych zarządców, czyli miejsc odgałęziania od linii kolejowej bocznic i linii kolejowych. Obserwowany jest również deficyt wysokiej jakości infrastruktury drogowej zapewniającej dostęp do terminali (OIU) od strony sieci dróg krajowych. Istniejące połączenia realizowane są często przez drogi o niewystarczającej nośności oraz przebiegające przez tereny o zwartej zabudowie mieszkaniowej. W tym celu prowadzone inwestycje infrastruktury liniowej, powinny zakładać łatwość wpięcia do sieci przez innych zarządców a także skupić się na poprawie dostępności drogowej do terminali”.</i></p> <p><i>Strona 23 „Problemem w funkcjonowaniu terminali jest bezpośredni, a niewystarczający jeśli chodzi o parametry techniczne, dostęp kolejowy czy drogowy do nich”.</i></p>	<p>Uwaga 16 Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Bariera wskazana w przytoczonym fragmencie może zostać usunięta przy wykorzystaniu dróg wodnych śródlądowych, oraz terminali położonych w pobliżu tych dróg, co powoduje że zasadnym jest uzupełnienie KRTI o ten aspekt.</p> <p>Uwaga 17 <i>Strona 76 Cel 2B Poprawa systemu organizacji oraz zarządzania transportem intermodalnym</i> <i>Strona 80 Cel 3A Szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym.</i> Komisja wnioskuję o przedstawienie w KRTI rozwiązań funkcjonujących w państwach, które to już zrealizowały, m.in. w Szwajcarii.</p> <p>Uwaga 18 <i>Strona 83 „6.3.1. PROJEKT FLAGOWY NR 1 „EKSPORT – IMPORT” Celem projektu jest rozwój przewozów intermodalnych w kolejowych korytarzach transportowych RFC5, RFC8 i RFC11, wspierających potencjał polskiej gospodarki, poprzez stworzenie dogodnych połączeń intermodalnych w obsłudze kluczowych kierunków eksportowo-importowych, poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost przewozów intermodalnych w układzie południkowym, w tym wykorzystanie potencjału transportu kolejowego do obsługi</i></p>	<p>Uwaga 17 Uwaga nieuwzględniona W trakcie prac nad KRTI były analizowane praktyki stosowane w innych krajach. Brak jest możliwości uwzględnienia w dokumencie strategicznych wszystkich przeprowadzonych analiz. KRTI proponuje i omawia rozwiązania które sprawdziły się w innych krajach nie tylko europejskich. Duża część tych procesów już jest częściowo wdrażana w Polsce dlatego rolą KRTI jest również podkreślenie ich istotności dla rozwoju transportu intermodalnego.</p> <p>Uwaga 18 Uwaga nieuwzględniona Nie dotyczy KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>towarowej Czech i Słowacji i pełnego wykorzystania potencjału korytarza Bałtyk – Adriatyk.”</i></p> <p>W przedstawiony projekt idealnie wpisuje się terminal w Kędzierzynie-Koźlu, co jest argumentem przemawiającym za uwzględnieniu infrastruktury KKT INTERMODAL Sp. z o.o. w KRTI oraz Śląskiego Centrum Logistyki SA.</p> <p>Uwaga 19 <i>Strona 86 „6.4. DETERMINANTY WYBORU LOKALIZACJI NOWYCH TERMINALI INTERMODALNYCH W związku ze zwiększającym się udziałem transportu intermodalnego w przewozach towarowych postulowana jest dalsza budowa nowych i rozbudowa już istniejących terminali intermodalnych. Powstające terminale powinny być powiázane z krajową siecią kolejową w sposób gwarantujący konkurencyjny czas przejazdu oraz stałe połączenia pomiędzy nimi, a także z terminalami i obiektami logistycznymi leżącymi w krajach sąsiednich, w szczególności ulokowanych na trasach korytarzy towarowych północ – południe oraz zachód – wschodnia granica UE.”</i></p> <p>W przedstawione determinanty idealnie wpisuje się istniejący już terminal w Kędzierzynie-Koźlu czy z potencjałem przemysłowym Chojnice. Lokalizacja portu w Koźlu spełnia warunki bliskiego położenia od styku kolejowych korytarzy TEN-T, a także przemysłu chemicznego – Grupa Azoty ZAK</p>	<p>Uwaga 19 Uwaga nieuwzględniona Nie dotyczy KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>S.A.. Natomiast w Chojnicach znajduje się fabryka Zremb Chojnice SA produkująca m.in. kontenery a dodatkowo zlokalizowana jest przy węźle kolejowym, w którym krzyżuje się pięć linii. Chojnice posiadają połączenia ze stacjami Tczew, Gdynia Główna, Kościerzyna, Brusy, Szczecinek, Piła Główna, Krzyż, Bydgoszcz Główna, Tuchola, Słupsk, Gorzów Wielkopolski.</p> <p>Uzasadnienie Informacje zawarte w KRTI nie obrazują w pełni potencjału transportowego Polski na osi północ – południe. Porty morskie Szczecin-Świnoujście oraz port rzeczny KKT w Kędzierzynie Koźlu mają lepsze położenie niż Hamburg versus Duisburg w kontekście rozwoju transportu Bałtyk – Adriatyk biorąc pod uwagę fakt, iż światowe przepływy strategiczne w Europie koncentrują się na linii Alp i Karpat. Należy również wziąć pod uwagę plany południowych sąsiadów, którzy chcą mieć dostęp do swojego portu w Szczecinie gdzie od 1949 roku eksploatują nabrzeże z przyległym terenem 300 m długości i 100 m szerokości. W Hamburgu umowa pomiędzy państwami oraz pomiędzy portem i czeskimi firmami kończy się w 2028 roku. Umowa z 1919 roku dzierżawy na 99 lat zawarta w Trakcie wersalskim wygaśa w 2018 roku. Ponadto ilość kontenerów na Śląsku zapełni korytarz E59 zarówno w ramach transportu kolejowego jak i śródlądowego wodnego. Ponadto Komisja Infrastruktury wnosi wdrożenie programu Partnerstwa Publiczno Prywatnego w programie rozwoju sieci intermodalnej. Budżet państwa nie udźwignie</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				finansowo wszystkich inwestycji, które mają znaczenie dla rozwoju sieci usług, natomiast PPP pozwala na rozwój i jednocześnie kontrolę państwa nad rozwojem	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
23.	30-11-2020	Zespół ds. Rozwoju Żeglugi i Turystyki Wodnej RZGW Gliwice PGW Wody Polskie	Formularz na stronie krti.pl	<p>Zespół ds. Rozwoju Żeglugi i Turystyki Wodnej RZGW Gliwice w ramach konsultacji, Kierunków Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. Postuluje w ramach konsultacji zgłosić następujące postulaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Uwzględnić i skorelować w pracach planistycznych Plany Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych. a w szczególności wykonane i planowane działania w zakresie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. - Priorytetowo w zakresie wsparcia finansowego traktować projekty inwestycyjne infrastruktury punktowej i liniowej, wykorzystujące potencjał transportowy Śródlądowych Dróg Wodnych. - Udzielić priorytetowo wsparcia finansowego dla transgranicznych korytarzy transportowych. <p>Uzasadnienie: PGW Wody Polskie prowadzą szereg inwestycji i działań mających na celu przywrócenie i podniesienie znaczenia transportowego śródlądowych dróg wodnych. Skorelowanie tych działań z innymi gałęziami transportu przyniesie oczywiste korzyści ekonomiczne i dla środowiska naturalnego.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nasi czescy partnerzy prowadzą zaawansowane działania planistyczne w zakresie transgranicznego połączenia dróg wodnych Republiki Czeskiej z drogami wodnymi Rzeczypospolitej Polskiej. Ten projekt może zdecydowanie korzystnie wpłynąć na przewagę konkurencyjną naszej części Europy 	<p>Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu. Uzasadnienie dodano w pkt. 2.1 KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
24.	30-11-2020	Trans International Logistic Centrum Sp. z o.o.	e-mail	<p>Nawiązując do informacji Ministerstwa Infrastruktury o przystąpieniu do konsultacji społecznych projektu dokumentu „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 z perspektywą do 2040” mamy zamiar wziąć udział w przygotowaniu tego materiału , ze względu na przygotowywany przez nas program realizacji dużego czesko-polskiego centrum logistycznego TILC. Projekt dotyczy realizacji użeglowienia Odry na odcinku z Kędzierzyna-Koźla do granicy RCz oraz prac związanych z Ponadnarodowym Centrum Logistycznego (TILC) w Gorzyczkach-Wierzniowicach. W dniu 4.9.2020 wysłaliśmy do MG MiZS Formularz uwag w sprawie przebiegu połączenia D-O-L(w załączniku).Ta sprawa jest w ostatnim czasie bardzo aktualna . Na terenie Górnego Śląska dochodzi do restrukturalizacji górnictwa i z tym związana konieczność wyszukania nowych miejsc pracy dla mieszkańców tego regionu. Sprawa dotyczy obu przygranicznych terenów. Wg oficjalnych deklaracji Rządu R Cz wydobyć w OKD zostanie zakończone w roku 2022. Dekarbonizacja w perspektywie kolejnych 20 lat dotyczy również polskiej części Górnego Śląska. Jednym ze sposobów znalezienia zastępczego programu dla tego regionu jest wykorzystanie geograficznego położenia tych terenów wzdłuż bramy Morawskiej, przez którą przechodzą wszystkie multimodalne europejskie korytarze transportowe czyli autostrada, kolei żelazna, droga wodna, szeroki tor, lotniska i możliwości stworzenia na skrzyżowaniu tych korytarzy dużego europejskiego, ponadnarodowego centrum logistycznego TILC , rokujące stworzenie aż 15 tyś. nowych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona KRTI nie odnosi się do projektowanych zamierzeń inwestycyjnych, a jedynie projektów istniejących oraz wyznacza kierunki rozwoju, w tym wskazuje na determinanty lokalizacji inwestycji intermodalnych.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>miejsc pracy. Jednym z istotnych projektów przygotowywanych w tej lokalizacji jest produkcja i dystrybucja wodoru, czyli dekarbonizacja przemysłu przy wykorzystaniu wodoru pochodzącego z elektrolizy i wykorzystanie wodoru jako paliwa w transporcie publicznym, w pojazdach dostawczych, w żegludze śródlądowej, w przemyśle hutniczym i pociągach. W tym miejscu są odpowiednie warunki wodne i energetyczne - po polskiej stronie jest sieć 400 kV, po czeskiej elektrociepłownia Detmarovice. Kolejną sprawą jest włączenie do tego projektu JSW, S.A., dla której jest to okazja transportu węgla drogami rzecznyymi (wiz. opracowanie Prof. S. Markusika z Politechniki Śląskiej dla JSW), tak wykorzystania potencjału Jastrzębskiej Spółki Kolejowej do tego projektu i połączenia z szerokim torem ze Sławkowa.</p> <p>Projekt jest włączony do Studium wykonalności użegłownienia Odry od Koźła do Ostrawy i dalej korytarza D-O-ł do Dunaju i ma poparcie w Polsce od szczebla samorządowego – Gminy Gorzyce, Powiatu Wodzisławskiego, Subregionu Zachodniego i jest zgodne z programem użegłownienia Odry opracowanym przez MGMiZŚ. O ile chodzi o stronę czeską mogę Was upewnić, że poparcie na obu płaszczyznach będzie. Jesteśmy w kontakcie z szeregiem członków zarządu Okręgu Morawskośląskiego. Najbardziej wpływową osobą dla tego projektu jest pełnomocnik Rządu RCz, senator Jerzy Cieńciała, który jest bardzo zainteresowany realizacją tego ponadnarodowego projektu. Nasz projekt popiera</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Stowarzyszenie d/s Rozwoju Okręgu Moraskośląskiego z prezesem Pavlem Bartošem na czele i szereg izb gospodarczych w regionie-wiz.załącznik. W tym sensie były przyjęte uchwały na posiedzeniach trójstronnych na poziomie Okręgu Morawsko-śląskiego i centralnym R Cz. Jesteśmy w kontakcie z przedstawicielami funduszy europejskimi, którzy proponują nam finansowanie prac przygotowawczych wg modeli już sprawdzonych w minionych latach, liczymy bardzo na wsparcie funduszu Trójmorza czy 4 Wyszegradzkiej i t.p. W tej sprawie jesteśmy zainteresowani się z Wami spotkać i uzgodnić formy współpracy w jak najbliższym czasie i wspólnie promować nasze działania na szczeblach obu rządów i w pierwszej kolejności samorządów Śląskiego i Morawskośląskiego.</p> <p>Do maila dołączono załączniki:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fomularz uwag w sprawie przebiegu połączenia D-O-L 2. Harmonogram MGMiZS 3. Prezentacja Bohumin Prof. S.Markusik 4. THREE SEAS INITIATIVE 5. VPO_PL_2020 	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
25.	30-11-2020	Związek Polskich Armatorów Śródlądowych	Formularz na stronie krti.pl	<p>Po zapoznaniu się z Dokumentem Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (dalej Kierunki) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych przekazuje następujące uwagi:</p> <p>Przede wszystkim uważamy, że przy opracowywaniu przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych tego dokumentu do współpracy powinny zostać zaproszone pozostałe branże transportowe, wchodzące w skład systemu intermodalnego – w tym nasza - żegluga śródlądowej. Współautorami dokumentu są tylko Przedstawiciele Urzędu Transportu Kolejowego i mimo wielokrotnego wskazywania w Kierunkach na istnienie transportu wodnego śródlądowego i zaleceń unijnych – cele dokumentu odnoszą się tylko i wyłącznie do rozwoju i wsparcia transportu kolejowego. „Celem głównym przyjętym dla dokumentu są:</p> <ul style="list-style-type: none"> -konsekwentne działania mające na celu zwiększenie konkurencyjności transportu towarów koleją w stosunku do transportu drogowego” (czytamy na str 88.) Wnosimy o rozszerzenie konsultacji i rozwiązań o branżę śródlądową. <p>Autorzy piszą, że „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce muszą uwzględniać cele postawione w szeregu dokumentach o charakterze strategicznym na poziomie ogólnounijnym i krajowym.” Przytaczany jest szereg przyjętych dokumentów i strategii (poniżej wynotowane z opracowania), z którymi co do zasady się zgadzamy, ale nie widzimy niestety w Kierunkach rozwiązań dla żeglugi śródlądowej.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Opracowanie ze szczegółami omawia bariery rozwoju transportu kolejowego pomijając pozostałe gałęzie transportu. Proponuje się oprócz działań modernizacyjnych i infrastrukturalnych, szereg rozwiązań fiskalnych, związanych z opłatami, VATem, jest mowa o problemach kadrowych, szkoleniowych. Porównuje się branżę kolejową do drogową i wskazuje na liczne dysproporcje.</p> <p>Nasza branża transportu wodnego śródlądowego jest w podobnej sytuacji i w nawiązaniu do wszystkich przyjętych przez Polskę strategii – także wymaga włączenia do systemu strategii pomocowo rozwojowej.</p> <p>W opracowaniu przywołuje się instrumenty wsparcia finansowego w poszczególnych krajach Europejskich i nie ma tam w ramach transportu intermodalnego wskazania, że dotyczy to tylko transportu kolejowego. Zawsze brane są pod uwagę wszystkie branże. Wtedy ma to sens.</p> <p>Poniżej znajdują się fragmenty Kierunków, na które zwróciliśmy szczególną uwagę. Wielokrotnie wskazywane są inne rodzaje transportu niż kolejowy. Prosimy o wzięcie tego pod uwagę i zaproponowanie rozszerzenia łańcucha transportowego o rozwiązania dla transportu wodnego śródlądowego. Nie zgadzamy się, aby perspektywy rozwoju w ramach transportu intermodalnego koncentrowały się tylko i wyłącznie na wsparciu transportu kolejowego.</p> <p>Załącznik – fragmenty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce będą wpisywać się w cele tzw. Europejskiego Zielonego Ładu poprzez koncentrację działań na ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko. Przyjęto kontynuację 	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>działań w zakresie niskiej i zerowej emisji, włączając w to infrastrukturę oraz lepsze wykorzystanie środków transportu przyjaznych środowisku, tj. kolei i żeglugi śródlądowej. W Białej Księdze pt. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu Komisji Europejskiej przedstawiono docelowy i pożądany obraz konkurencyjnego systemu transportu, który zwiększy mobilność, usunie bariery i wąskie gardła w kluczowych obszarach i spowoduje wzrost zatrudnienia. Wśród celów założonych w Białej Księdze wymienia się m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przeniesienie 30% ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie transportu – kolej, transport morski i wodny śródlądowy na odległościach powyżej 300 km do 2030 r. i 50% ładunków do 2050 r.; <p>Jednym z wymienionych celów strategicznych jest promocja transportu intermodalnego oraz kombinowanego jako alternatyw względem transportu drogowego – wykorzystanie potencjału zarówno podmiotów publicznych, jak również przedsiębiorstw oraz partnerów społeczno – gospodarczych. Wśród celów planowanych do osiągnięcia do 2030 r. w zakresie transportu intermodalnego wymienia się rozwój infrastruktury wspierającej ten obszar, w szczególności powiązanie portów morskich oraz dróg wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową oraz dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześniania oferowanych usług.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Kluczowym dokumentem określającym wizję rozwoju na poziomie krajowym jest Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) gospodarczych. Wśród celów planowanych do osiągnięcia do 2030 r. w zakresie transportu intermodalnego wymienia się rozwój infrastruktury wspierającej ten obszar, w szczególności powiązanie portów morskich oraz dróg wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową oraz dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześniania oferowanych usług.</p> <p>Kluczowym dokumentem określającym szczegółowo wizję rozwoju transportu w Polsce jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SRT2030) Najważniejszymi elementami transportu intermodalnego warunkującymi jego dalszy rozwój w świetle SRT2030 są m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> •sieć węzłów przeładunkowych •sieć powiązań komunikacyjnych między żeglugą śródlądową a innymi gałęziami transportu poprzez budowę sieci optymalnie skomunikowanych terminali intermodalnych oraz stref aktywności logistycznej i gospodarczej na bazie portów rzecznych, •dobrze funkcjonujące porty morskie z dobrze rozwiniętą infrastrukturą dostępową •efektywna współpraca przewoźników kolejowych z operatorami transportu intermodalnego. <p>Rozwój transportu intermodalnego wskazany został jako jeden z projektów strategicznych, który wymaga podejścia</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>systemowego, tj. działań o charakterze inwestycyjnym i pozainwestycyjnym dla szeregu elementów takich jak: infrastruktura liniowa, punktowa, tabor, jednostki ładunkowe, przepisy prawne. Podkreślono, że są to działania horyzontalne, które wymagają podjęcia ścisłej koordynacji zarówno po stronie transportu kolejowego, morskiego, żeglugi śródlądowej, jak też zagospodarowania przestrzennego kraju.</p> <p>Cele określone w SRT2030 zostały zoperacjonalizowane za pomocą szczegółowych dokumentów wdrożeniowych dla rozwoju infrastruktury kolejowej czy drogowej, m.in. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. (KPK), Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030.</p> <p>Proponowane Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. dotyczą szerszego ujęcia transportu towarów zarówno transportem drogowym, jak i kolejowym, kładąc jednak nacisk na ten drugi środek transportu. Transport intermodalny łączy wiele gałęzi transportu: kolejowy, drogowy czy morski, wykorzystując możliwości każdego z nich.</p> <p>Dlatego też konieczne było stworzenie horyzontalnej polityki rozwojowej dla przewozu ładunków transportem intermodalnym.</p> <p>W Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do 2020 r. 10 wskazuje się na potrzebę wzmocnienia powiązań</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>transportowych zarówno wewnątrz makroregionu, w szczególności na linii północ – południe przy jednoczesnym wzmocnieniu powiązań zewnętrznych.</p> <p>Podkreśla się szczególną potrzebę odbudowy szlaku żeglownego na Odrze, dzięki czemu możliwe będzie wykorzystanie transportu wodnego do przewozu towarów i odciążenie systemu drogowego i kolejowego.</p> <p>Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 r. (PRPM.(PRPPM 2030) Realizacji celów programowych służą zadania inwestycyjne, wśród których znajduje się integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu. Efektem podjętych działań będzie zwiększona przepustowość poszczególnych elementów infrastruktury transportu lądowego (drogowej i kolejowej) i żeglugi śródlądowej, co przełoży się na poprawę płynności ruchu i likwidację wąskich gardeł w morsko – lądowych procesach transportowych. Przystosowanie kolejnych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego wpłynie na przeniesienie kolejnych ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko – lądowych łańcuchów transportowych, co jest zgodne z priorytetami europejskiej polityki transportowej.</p> <p>INSTRUMENTY FINANSOWE STOSOWANE W INNYCH KRAJACH UE</p> <p>NIEMCY Rząd niemiecki wspiera intermodalny system transportowy od 1998 r. w formie zachęt finansowych na</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>przenoszenie towarów na transport kolejowy i wodny. W styczniu 2012 r. federalne ministerstwo transportu zmieniło przepisy dotyczące promowania transportu intermodalnego, tak aby procedury przyznawania licencji i pomocy finansowej były bardziej przejrzyste i przyczyniły się do zmniejszenia biurokracji. Mając na uwadze lepsze planowanie inwestycji przez firmy ubiegające się o wsparcie oraz zwiększenie ich bezpieczeństwa na rynku, okres finansowania został zaplanowany na cztery lata (poprzedni wynosił 3 lata). Dotacje są przyznawane, tak jak dotychczas, na budowę nowych oraz rozbudowę powierzchni istniejących obiektów przeładunkowych znajdujących się na terenach prywatnych terminali intermodalnych. Finansowanie zostało rozszerzone o układ szyna–szyna na obiektach przeładunkowych w portach żeglugi śródlądowej, które w przyszłości mają przyczynić się do lepszej organizacji przeładunku towarów w łańcuchu transportu intermodalnego. Nieznacznie obniżony został (o 5%) dotychczasowy poziom finansowania na wspieranie nowych technologii dla transportu intermodalnego. Federalne ministerstwo transportu opracowało ponadto koncepcję rozwoju transportu intermodalnego w Niemczech do 2025 roku. Raport ten ma być pomocny dla władz przyznających licencje (w zakresie transportu kolejowego, dróg wodnych śródlądowych i morskich), w podejmowaniu decyzji o udzielaniu pomocy finansowej na inwestycje, które spowodują przesunięcie istniejącego potencjału przewozowego na ekologiczne formy transportu.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>FRANCJA Francja w latach 2014-2020 kontynuowała promowanie transportu intermodalnego, stanowiącego alternatywę dla transportu drogowego na duże odległości. Jednocześnie nadal wspiera projekty dotyczące rozwoju portów rzecznych. Tym samym wzmocniona zostanie komplementarność form transportu wodnego śródlądowego, kabotażu morskiego, transportu intermodalnego, kolejowego itp.</p> <p>AUSTRIA W Austrii stosowane są kompleksowe instrumenty wspierające transport intermodalny – od finansowego wsparcia kosztów inwestycji terminalowych na urządzenia przeładunkowe, specjalne wyposażenie i tabor, przez dotacje do kosztów eksploatacji dla kolei, po zniżki, zwolnienia z podatku i z opłat za użytkowanie dróg na ostatniej mili. W zaakceptowanym rządowym programie dotyczącym promowania transportu intermodalnego droga/kolej/statek określono zasady i warunki udzielania przez państwo pomocy finansowej na upowszechnianie tego rodzaju transportu, wysokość środków przeznaczanych w ciągu roku na ten cel oraz inne sposoby promowania transportu intermodalnego</p> <p>HOLANDIA Podstawą prawną programów subsydiowania transportu intermodalnego w Holandii są przepisy opracowane dla Ministerstwa Transportu. Z inicjatywy Ministerstwa Transportu Holandii utworzono Fundację Transportu Intermodalnego, która organizuje współpracę pomiędzy nadawcami, operatorami na terminalach, operatorami transportu intermodalnego i przewoźnikami. W ramach Ministerstwa Transportu Holandii powołano</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>specjalny zespół ds. transportu intermodalnego, który planuje podstawowe kierunki polityki oraz koordynuje różne inicjatywy w dziedzinie legislacji i pomocy finansowej dla transportu intermodalnego. Pomoc finansowa jest przyznawana głównie z budżetu państwa w formie subwencji, niskoprocentowanych pożyczek, gwarancji kredytowych i kredytów oraz częściowo z budżetów regionalnych/ lokalnych. Pomoc finansowa państwa jest przyznawana na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inwestycje na terminalach publicznych i centrach logistycznych (budowa i modernizacja), • modernizację linii kolejowych i urządzenia przeładunkowe na stacjach kolejowych, • modernizację połączeń wodnych śródlądowych i urządzenia przeładunkowe portów wodnych śródlądowych, • współfinansowanie zakupu intermodalnych jednostek transportowych, • w bardzo ograniczonym zakresie do kosztów eksploatacyjnych przewozów kombinowanych, w tym głównie na uruchamianie nowych połączeń. <p>Źródła finansowania może stanowić zarówno budżet państwowy, jak i budżety regionalne lub lokalne. Ministerstwo Transportu ma swoje regionalne oddziały, które posiadają budżet do promowania transportu intermodalnego w swoim regionie. Pomoc finansową otrzymują: operatorzy terminali publicznych, kolej, przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej, operatorzy transportu intermodalnego, spedytorzy i przewoźnicy drogowi oraz nadawcy i firmy logistyczne.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Proponowane w Kierunkach rozwoju transportu intermodalnego działania koncentrują się na transporcie intermodalnym wykorzystującym do przewozu towarów więcej niż jedną gałąź. Obejmują one rozwiązania w zakresie transportu drogowego, kolejowego, morskiego, ale także koncentrują się na działaniach infrastrukturalnych, organizacyjnych, fiskalnych czy technologicznych, tak aby w 2030 r., zgodnie z celami na poziomie UE, osiągnąć większy udział kolei w przewozach towarowych.</p> <p>Integracja międzygałęziowa w ramach organizacji przewozów intermodalnych dotyczy wykorzystania środków transportu wszystkich gałęzi: morskiego, kolejowego czy drogowego. Dlatego też kierunki wsparcia zostały tak skonstruowane, aby maksymalnie wykorzystać możliwości każdej z gałęzi, i aby w jak największym stopniu wykorzystywać w przewozach ładunków infrastrukturę kolejową, a ograniczyć przejazdy drogami jedynie do pierwszej i ostatniej mili. W dłuższej perspektywie czasu ważne jest uzupełnienie transportu intermodalnego o transport wodny śródlądowy, który obecnie pełni marginalną rolę, przede wszystkim ze względu na niedostateczny stan infrastruktury technicznej oraz niepewność związaną z warunkami żeglugowymi (niskie stany wody powodujące niespełnienie głębokości tranzytowych na niektórych fragmentach śródlądowych dróg wodnych). Podejmowane w śródlądowych korytarzach działania powinny być skoncentrowane w szczególności na poprawie parametrów eksploatacyjnych wybranych dróg śródlądowych oraz odbudowie portów rzecznych celem</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuchy dostaw w ramach transportu intermodalnego.”	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
26.	27-11-2020	Port Gdynia	e-mail	<p>Nawiązując do ogłoszonych konsultacji społecznych projektu dokumentu pn. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 roku z perspektywą do 2040”, Spółka Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. uprzejmie przesyła w zaoczonej tabeli wnioski i uwagi do przedmiotowego dokumentu.</p> <p>ZMPG S.A. pozytywnie przyjmuje tezy zawarte w dokumencie, wyrabiając przekonanie o strategicznym charakterze i znaczeniu nowej polityki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. ZM PG S.A. wyraża przekonanie, że przewozy intermodalne stanowią technologiczny zwornik integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym, którego głównym źródłem stanowią wolumeny ładunków zjednostkowanych generowanych dynamicznie przez polskie porty morskie. Niewątpliwie, projekt dokumentu wpisuje się; równie w wizje rozwoju systemu transportowego kraju zawartą w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. oraz Programie Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r. Niemniej, ZMPG S.A. przedkłada swoje propozycje do finalnej wersji przedmiotowego dokumentu, zwracając szczególną uwagę na potrzebę tworzenia warunków do wzmacniania potencjału przewozów intermodalnych w relacji północ — południe, które poprzez polskie porty morskie, mogą obsługiwać transport ładunków tranzytowych w kierunkach między Skandynawią a Europą Środkowo-Wschodnią, obecnie w dużej mierze transportowanych przez porty morskie konkurencyjne do portów polskich. W tym kontekście, niezwykle istotnym</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>wydaje się niezbędność analizy i oceny w przedmiotowym dokumencie potencjału obsługi ładunków zjednostkowanych innych niż kontenery.</p> <p>Uwaga 1 W całej analizie pominięto badanie ilościowe i kierunkowe przewozów naczep i innych ładunków zjednostkowanych oprócz TEU Szczególnie ważne jest przedstawienie analizy potencjału przewozów konkurencyjnych tego typu ładunków, w tym tranzytowych przez porty morskie konkurencyjne do polskich tj. Lubecka i Rostock Kompletne badanie jest szczególnie ważne pod względem określenia potencjału zaplecza polskich portów morskich w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej. Przysiady takich siatek połączeń obsługujących nie tylko przewóz kontenerów są prezentowane na stronach portów zachodnich: https://www.rostockport.de/fileadmin/Media/PDFs/Printmaterial/202001-22_master_eng isch.pdf https://www.lhg.com/index.php?id=104&L=1 https://www.lhg.com/index.php?id=233&L=1</p> <p>Uwaga 2 <i>str 8 KRTI</i> Dokument nie dotyczy zagadnienia możliwości przejęcia przewozów tranzytowych w relacji Północ - Południe, w tym kontenerów, naczep i innych ładunków zjednostkowanych,</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na dominującą rolę kontenerów jako intermodalnych jednostek ładunkowych (ok. 96% udziału kontenerów we wszystkich jednostkach intermodalnych, na podstawie danych UTK) skupiono się na przewozach kontenerowych. Rynek przewozów ro-ro i promowych został szerzej zaprezentowanych w „Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”</p> <p>Uwaga 2 Uwaga częściowo uwzględniona Decyzje o wyborze trasy przewozów są podejmowane poza Polską – przez grupy armatorów żeglugi kontenerowej, władze lokalne oraz nadawców ładunków w Chinach itp. Działania, które leżą w gestii Polski, zostały</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>które obecnie realizowane są przez porty zachodnioeuropejskie. Dodatkowo należy uwzględnić możliwość przejęcia ładunków tranzytowych , transportowanych przez porty litewskie, łotewskie i estońskie. Potrzeba uwzględnienia wniosków z raportu Najwyższej Izby Kontroli – „informacja wynikach kontroli – Bariery rozwoju transportu intermodalnego” z 2020 r</p> <p>Uwaga 3 <i>Str 8 KRTI</i> <i>1.Uwarunkowania strategiczne</i> Potrzeba uwzględnienia wniosków z raportu Najwyższej Izby Kontroli – „Informacja o wynikach kontroli – Bariery rozwoju transportu intermodalnego” z 2020 r</p> <p>Raport NIK stanowi obiektywna analizę warunków i kierunków rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem roli i znaczenia tej technologii przewozowej oraz barier w rozwoju tejże. Zwrócono uwagę na potrzebę zminimalizowania tychże barier przez państwo oraz skonkretyzowanie monitorowania intermodalu w wskaźników międzygałęziowych, przedstawiających integracje gałęzi transportu w wykonywanej pracy przewozowej.</p> <p>Uwaga 4 <i>Str 8 KRTI</i> <i>1.Uwarunkowania strategiczne</i> Proponuje się expressis verbis wpisanie zdania z „Programu</p>	<p>uwzględnione w pkt. 6.3.3 KRTI (projekt flagowy nr 3 „Tranzyt”).</p> <p>Uwaga 3 Uwaga uwzględniona w pracach nad KRTI. W trakcie prac nad KRTI zespół przygotowujący dokument analizował również wyniki ww. kontroli NIK (zob. Bibliografia, s. 93). Znalazło to także odzwierciedlenie w zaproponowanych wskaźnikach – rozdział 7 „Monitorowanie i ewaluacja celów strategicznych”.</p> <p>Uwaga 4 Uwaga uwzględniona w pracach nad KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>rozwoju polskich portów morskich" (s. 89 programu Załącznik do uchwały nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. (poz. 1016). Program dotyczy to przede wszystkim tworzenia zintegrowanego systemu transportowego i zapewnienia odpowiedniego miejsca transportu morskiego w tym systemie, tworzenia warunków sprzyjających rozwojowi spójnej sieci terminali logistycznych i platform multimodalnych, których najważniejszymi elementami będą porty morskie i terminale intermodalne, Nie ulega wątpliwości, że konieczna jest pełna integracja polskich portów sieci bazowej TEN-T, stanowiących węzły transportowe Korytarza Bałtyk Adriatyk, 2 innymi elementami sieci bazowej TEN-T, tj. terminalami intermodalnymi, centrami logistyczno-dystrybucyjnymi itp. Ulokowanymi no obszarze Polski. W związku z tym niezbędne jest zapewnienie wysokiej jakości połączeń drogowych, także w ramach odcinków tzw. „ostatniej mili” (m.in. dostosowanie do przenoszenia nacisków 11,5 t no as pojazdu drogowego).</p> <p>Uwaga 5 <i>Str 11 KRTI</i> 1. <i>Uwarunkowania strategiczne</i> Potrzeba uwzględnienia w planowaniu inwestycji kolejowych "Europejskiego Zielonego Ładu" w zakresie rozwoju multimodalności systemu transportowego. We wskazanym dokumencie stwierdzono: "multimodalne można najlepiej osiągnąć jedynie za pomocą konkretnych</p>	<p>Uwaga 5 Uwaga uwzględniona w pracach nad KRTI Rozwój transportu intermodalnego z założenia wspiera strategię „Europejskiego Zielonego Ładu”, w tym poprzez redukcję CO2 i energooszczędność. Szczegółowe wymogi w tym zakresie zostaną zdefiniowane w ramach ogłaszanych konkursów zakupu taboru, urządzeń przeładunkowych, budowy terminali.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>wniosków ustawodawczych; z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja zamierza zaproponowane środki zwiększenia liczby połączeń między drogami, kolejną śródlądowymi drogami wodnymi prowadzące do rzeczywistej intermodalności; wzywa do zwiększenia i poparcia inwestycji w połączenie unijnych sieci kolejowych, aby umożliwić równy dostęp do publicznego transportu kolejowego w całej UE i zwiększyć atrakcyjność kolejowego transportu pasażerskiego; podkreśla, że jednolity europejski obszar kolejowy jest wstępnym warunkiem zmiany rodzaju transportu, i wzywa Komisję do przedstawienia do końca 2020 r. strategii, po której nastąpią konkretne wnioski ustawodawcze, aby położyć kres fragmentacji rynku wewnętrznego;" Polityka Unii Europejskiej w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych przełoży się na wzrost znaczenia intermodalnych morsko-lądowych (kolejowych) łańcuchów transportowych.</p> <p>Uwaga 6 Rys 4 str 25 KRTI Wybrane porty morskie Europy Konkurencyjne wobec portów polskich</p> <p>Rysunek nie ujmuje dużej liczby portów zagranicznych na Morzu Bałtyckim, które stanowią konkurencję dla polskich portów m. in. Port Rostock, Lubeka czy Ust-Luga. Opracowanie powinno ujmować możliwie kompletną analizę otoczenia konkurencyjnego polskich portów morskich w kontekście potencjału i znaczenia na Bałtyku oraz w zakresie ciążenia ładunków z zaplecza wymienionych</p>	<p>Uwaga 6 Uwaga nieuwzględniona Na przedstawionym rysunku wpisano, że są to „wybrane porty morskie Europy”. O ile jednak porty w Rostocku czy Lubecie są konkurencyjne wobec polskich portów, o tyle port Ust-Luga obsługuje głównie rynek rosyjski (obsługa tego portu jest także uwarunkowana posiadaniem przez statki odpowiedniej klasy lodowej, co nie jest wymagane względem niezamarzających polskich portów).</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>portów. Analiza powinna pokrywać się z przedstawioną w dokumencie Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</p> <p>Uwaga 7 <i>Str 25 KRTI, Wykres 7. Przeładunków kontenerów w terminalach morskich na Bałtyku w 2019 (mln TEU)</i></p> <p>Wykres nie przedstawia danych za lata wcześniejsze zatem niemożliwe jest odczytanie tendencji dynamiki wskaźnika. Określenie tendencji w przeładunkach kontenerów lub innych jednostek ładunkowych oraz prognoza na przyszłe lata powinna być kluczowym elementem badania dla tego typu dokumentu.</p> <p>Uwaga 8 <i>Str. 26 KRTI Tabela 2. Wykorzystanie zdolności przeładunkowych w największych terminalach kontenerowych w polskich portach morskich w 2019 (TEU)</i></p> <p>Przedstawiona w tabeli zdolność maksymalna przeładunkowa Batyckiego Terminala Kontenerowego nie pokrywa się z danymi zawartymi w załączniku nr 2 - Wykaz analizowanych terminali intermodalnych oraz załączniku nr 3 do Prognozy: Lokalizacja terminali intermodalnych uwzględnionych w KRTI, na tle uwarunkowań środowiskowych i innych inwestycji transportowych</p>	<p>Uwaga 7 Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na przejrzystość dokumentu ograniczono przedstawianie danych do najbardziej aktualnych informacji.</p> <p>Uwaga 8 Uwaga nieuwzględniona Prognoza OOS przedstawia w szerszy sposób terminale intermodalne, a w KRTI uwzględniono funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 9 <i>Str 34 KRTI 3. UWARUNKOWANIA FINANSOWE</i> <i>3.1 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PRZEDSIĘWZIĘĆ</i></p> <p>Brak informacji o największym projekcie PKP PLK w kontekście dostępu kolejowego do Portu Gdynia. W ramach projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni” przebudowanych zostanie 115 km torów. Zelektryfikowane będą dojazdy do bram portu. Sprawność obsługi składów zapewni 356 nowych rozjazdów. Nad kursowaniem pociągów w Porcie Gdynia czuwać będzie obsługa nowego lokalnego centrum sterowania. Przebudowa obejmie 13 km dróg. Zmodernizowane zostaną 2 przejazdy kolejowo – drogowe. Komunikacja kolejowa ułatwi m.in. budowa 2 wiaduktów kolejowych i przebudowa mostu. inwestycje znacznie poprawia warunki przewozu towarów kolejną. Pojada pociągi dłuższe - 740 m i cięższe 22,5 tony na os. Poprawa przepustowości stacji skróci czas obsługi ładunków. Zwiększy się poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych towarów. Projekt jest dofinansowany ze środków instrumentu finansowego Connecting Europe Facility (CEF) - „Łącząc Europe”</p> <p>Uwaga 10 <i>Str 62 KRTI, 6.2. CELE I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO, WIZJA WZROST ZNACZENIA POLSKI W GLOBALNYCH ŁANCUCHACH DOSTAW</i></p>	<p>Uwaga 9 Uwaga nieuwzględniona W KRTI ujęte są istniejące inwestycje</p> <p>Uwaga 10 Uwaga częściowo uwzględniona</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Sugestia zmiany treści: „Znaczenie Polski w globalnych łańcuchach dostaw może wzrastać pod warunkiem wykorzystania głównej przewagi jaka jest położenie geograficzne naszego kraju na przecięciu głównych europejskich kolejowych korytarzy towarowych (RCF5, RCF8 i RFC11). Coraz większe potoki ruchu można zauważyć w kierunku wschód – zachód RFC8), gdzie głównie realizowane są przewozy ładunków między Chinami a Europa, a nasz kraj pełni tu przede wszystkim funkcje kraju tranzytowego.”</p> <p>Wskazany cytat sugeruje, iż celem i kierunkiem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest utrzymanie status quo czyli wzmacnianie/zwiększanie potoków ładunków na kierunku wschód - zachód. Jest to biedne założenie, ponieważ autorzy dokumentu sami podkreślają, iż w tym układzie rola Polski ogranicza się do funkcji kraju tranzytowego. Taki stan rzeczy nie niesie za sobą wymiernych korzyści dla Polski, a poszukiwanie szans na skierowanie przewozów w relacji północ - południe jest marginalne. Taka sytuacja nie wzmacnia polskich portów morskich obsługujących transport towarów w kierunkach między Skandynawia a Europa Środkowo-wschodnia Ponadto, dokument nie zawiera danych, które uzasadniają tezę , że w relacji wschód - zachód głównie realizowane są przewozy</p>	<p>W trzecim zdaniu zacytowanego akapitu na s. 62 KRTI, wskazane są inne ważne kierunki poza kierunkiem wschód-zachód. W celu doprecyzowania treści dokonano częściowej zmiany.</p> <p>Znaczenie Polski w globalnych łańcuchach dostaw może wzrastać pod warunkiem wykorzystania głównej przewagi jaką jest położenie geograficzne naszego kraju na przecięciu głównych europejskich kolejowych korytarzy towarowych (RCF5, RCF8 i RFC11). Coraz większe potoki ruchu można zauważyć w kierunku wschód – zachód (RFC8), gdzie głównie realizowane są przewozy ładunków między Chinami a Europą, a nasz kraj pełni tu przede wszystkim funkcję kraju tranzytowego. W celu rozwoju innych kierunków przewozowych w korytarzu łączącym polskie porty morskie na Morzu Bałtyckim z lądowym zapleczem oraz krajami sąsiadującymi na południu Polski (RFC5), a także korytarzu łączącym południowo-wschodnią Polskę, Słowację, Węgry i Słowenię z granicą białoruską w Małaszewiczach (RFC11), niezbędne jest podjęcie działań zarówno w zakresie rozwoju infrastruktury transportu intermodalnego, organizacji przewozów, jak i zmiany przepisów celno-podatkowych.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>ładunków między Chinami a Europa. Czy nie funkcjonuje takie w dużej mierze transport towarów w tej relacji pomiędzy Niemcami a Rosją i krajami bałtyckimi?</p> <p>Uwaga 11 <i>Str 68 KRTI, Cel 1B Wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej</i></p> <p>Wskazanie kluczowych linii kolejowych w polskim systemie transportowym, które spowodują poprawę warunków prowadzenie działalności przewozowej w segmencie intermodalnym. Dla przykładu, kluczowym wyzwaniem dla Portu Gdynia jest przebudowa i modernizacja kolejowej infrastruktury dostępowej i infrastruktury kolejowej celem dostosowania do wymogów określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) NR 1315/2013. Wymogi te można spienić poprzez skierowanie ruchu z/do Portu Gdynia na linii 201, co znacznie zmniejszy obciążenie ciągu linii 202/9/131. Linia 201 stanowi fundamenta częścią korytarza Rail Freight Corridor 5 i jako dostęp do portu w Gdyni jest uznawana przez Komisje Europejska za bardzo istotna dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Należy takie zwrócić uwagę że linia 201 została zakwalifikowana jako infrastruktura sieci kompleksowej TEN-T, mimo, iż stanowi kluczowy dla Korytarza B-A element sieci bazowej TEN-T. Formalne włączenie linii 201 do infrastruktury bazowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk zapewni spójność obu korytarzy transportowych oraz jej modernizacje do 2030 roku Modernizacja linii kolejowej nr 201 (łączącej Gdynie z Kościerzyną oraz Bydgoszczą wzdłuż dawnej „magistrali</p>	<p>Uwaga 11 Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>KRTI odnosi się do kluczowych korytarzy RFC, również do udrożnienia dostępu do portów od strony lądu nie wskazując na konkretne projekty inwestycyjne czy linie kolejowe.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>węglowej”), pozwoli na ominiecie obciążonego trójmiejskiego węzła kolejowego.</p> <p>Uwaga 12 <i>Str 70 KRTI, Cel 1B Wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej</i></p> <p>Sugestia zmiany treści : „Do 2022 r. porty morskie w Gdańsku i Gdyni, w tym terminale kontenerowe, zakończą inwestycje zwiększające ich możliwości przeładunkowe.”</p> <p>Mylna data. Brak danych potwierdzających ten zapis. Jako uzasadnienie Zarządy Morskich Portów w Gdyni i Gdańsku posiadają plany inwestycyjne mające na celu zwiększenie możliwości przeładunkowej oraz zapewniające dostęp drogowy, kolejowy i morski aż do roku 2030.</p> <p>Uwaga 13 <i>Str 81 KRTI CEL 3A Szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym.</i></p> <p>Zbyt ogólne sformułowanie planowanego działania zawarte w Tabeli 13. Planowane działania do realizacji w ramach celu 3A „Stworzenie warunków do prowadzenia działań w zakresie automatyzacji procesów transportowo-logistycznych.</p> <p>Nie określono jednoznacznie na czym będzie polegać wsparcie realizowanych lub planowanych projektów w zakresie automatyzacji procesów transportowo-</p>	<p>Uwaga 12 Uwaga uwzględniona W tekście KRTI zostanie wpisana data, tj. 2030 r.</p> <p>Uwaga 13 Uwaga nieuwzględniona KRTI jako dokument strategiczny nie przesądza o formie wsparcia.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>logistycznych. Czy oznacza to dotacje lub pomoc prawno-administracyjna ministerstw?</p> <p>Uwaga 14 <i>Str 84 KRTI, 6.3.3. PROJEKT FLAGOWY NR 3 „TRANZYT”</i></p> <p>Sugeruje się dodać do preferowanych działań wsparcie w tworzeniu możliwości przejęcia przewozów tranzytowych w relacji Północ-Południe. Dokument nie dotyczy zagadnienia możliwości przejęcia przewozów tranzytowych w relacji Północ-Południe, w tym kontenerów, naczep i innych ładunków zjednostkowanych, które obecnie realizowane są przez porty zachodnioeuropejskie. Dodatkowo należy uwzględnić możliwość przejęcia ładunków tranzytowych, transportowanych przez porty litewskie, łotewskie i estońskie.</p> <p>Uwaga 15 <i>Str 88-89 KRTI 7. MONITOROWANIE I EWALUACJA CELOW STRATEGICZNYCH</i></p> <p>Tabela 15. Wskaźniki realizacji celu nie zawiera wszystkich niezbędnych wskaźników do realnego monitorowania postępu. Wskaźniki przedstawione w tabeli nr 15 nie wyczerpują zagadnienia i nie pokrywają się z przedstawionymi w dokumencie celami. Wskaźniki powinny zostać przypisane poszczególnych celom</p>	<p>Uwaga 14 Uwaga nieuwzględniona. Decyzje o wyborze trasy przewozów są podejmowane poza Polską – przez grupy armatorów żeglugi kontenerowej, władze lokalne oraz nadawców ładunków w Chinach itp. Działania, które leżą w gestii Polski, zostały uwzględnione w pkt. 6.3.3 KRTI (projekt flagowy nr 3 „Tranzyt”).</p> <p>Uwaga 15 Uwaga nieuwzględniona. Aby dokument był przejrzysty ograniczono liczbę wskaźników realizacji celu głównego do trzech.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>i mierzyć postęp realizacji wskazanych działań. Ponadto, nie wszystkie wskaźniki będą mogły być opracowane na podstawie danych z Głównego Urzędu Statystycznego. Monitoring powinien odbywać się przy aktywnym udziale odpowiednich Ministerstw oraz Urzędu Transportu Kolejowego poprzez regularne badania i pozyskiwanie danych z rynku.</p> <p>Uwaga 16 <i>Str 88-89 KRTI 7. Monitorowanie i ewaluacja celów strategicznych</i></p> <p>Potrzeba powiazania celów planowanych działań oraz wskaźników realizacji w ramach monitoringu Polityki intermodalnej. Zaproponowano tylko 4 wskaźniki realizacji celu, które nie mają wymiaru syntetyzującego czynniki rozwoju transportu intermodalnego. Wskazano z kolei 4 cele ogólne, 7 celów szczegółowych, oraz 22 planowane działania. Warto, aby wskaźniki przedstawiały konkretne efekty działań.</p> <p>Uwaga 17 <i>Str 90 KRTI 8. Możliwości finansowanie i ramy wdrożeniowe</i></p> <p>Proponuje się projekcje konkretnych i powiązanych z sobą przedsięwzięć inwestycyjnych ze wskazanie szacowanych</p>	<p>Uwaga 16 Uwaga nieuwzględniona Aby dokument był przejrzysty ograniczono liczbę wskaźników realizacji celu głównego do trzech.</p> <p>Uwaga 17 Uwaga nieuwzględniona KRTI nie wskazuje konkretnych inwestycji. W przeciwieństwie do innych dokumentów strategicznych</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>kosztów, w powiązaniu z projektami z SZRT 2030, oraz PRPM 2030.</p> <p>Przykładem jest projekt z Programu rozwoju polskich portów morskich pn. „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia”, w ramach którego powstanie (do czerwca 2021 r.) infrastruktura kolejowa do nabrzeży tego terminala oraz nabrzeży terminali przeładunkowych w Porcie Gdynia w oparciu o technologie intermodalna, i zintegrowana z infrastruktura PKP PLK na zapleczu portu.</p> <p>Uwaga 18 <i>Str 14 KRTI , Uwaga do Mapy interesariuszy - Transport morski</i></p> <p>Brak informacji o dostępności danych dotyczących połączeń żeglugowych.</p> <p>Każdy z polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej publikuje informacje o regularnych połączeniach żeglugowych na swojej stronie internetowej. informacje o połączeniach i armatorach operujących w Porcie Gdynia można uzyskać na stronie: https://www.port.gdynia.pl/pl/o-porcie/polaczenia-liniowe https://www.port.gdynia.pl/pl/kontakty-i-adresy/armatorzy</p>	<p>w obszarze transportu, gdzie głównych inwestorem są podmioty publiczne (GDDKiA, PKP S.A. i PKP PLK S.A.) bądź zależne od państwa (zarządy morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej) to inwestycje w zakresie transportu intermodalnego będą zasadniczo realizowane przez podmioty prywatne, a w przypadku ich dofinansowania ze środków publicznych (w tym funduszu UE) będą one wybierane w procedurze konkurencyjnej co wyklucza ich indykatywne wskazanie w przedmiotowym dokumencie.</p> <p>Natomiast inwestycje towarzyszące realizacji inwestycji w transporcie intermodalnym w obszarze portów morskich będą realizowane z innej puli środków (np. poprawa dostępu do portów morskich od strony morza jest ustawowym obowiązkiem urzędów morskich).</p> <p>Uwaga 18 Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W przedmiotowym fragmencie wskazano wyłącznie kolejowe korytarze transportowe a nie np. konkretne połączenia żeglugowe.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
27.	30-11-2020	Urząd Marszałkowski woj. Warmińsko-Mazurski	e-mail	<p>Uwaga 1 .4 Determinanty wyboru lokalizacji nowych terminali intermodalnych, s. 86. <i>„W celu zapewnienia osiągnięcia najlepszego efektu należy:</i> • <i>w ramach przeglądu sieci TEN-T dokonać rewizji w tym zakresie, tak aby sieć ta została rozbudowana o nowe lokalizacje i ewentualnie usunięcie tych, których potencjał nie został dostrzeżony przez potencjalnych inwestorów;”</i> <i>Propozycja zmiany ” W celu zapewnienia osiągnięcia najlepszego efektu należy: • w ramach przeglądu sieci TEN-T dokonać rewizji w tym zakresie, tak aby sieć ta została rozbudowana o nowe lokalizacje i powinno się zapewnić właściwe instrumenty (w tym środki UE) oraz dołożyć wszelkich starań, aby wytypowane lokalizacje zostały dostrzeżone przez potencjalnych inwestorów;”</i> W Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, stwierdza się: „Aby utworzyć sieć bazową w skoordynowany i terminowy sposób, co pozwoli uzyskać maksymalne korzyści z sieci, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsięwzięto właściwe środki w celu zakończenia projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania do roku 2030. W odniesieniu do sieci kompleksowej państwa członkowskie powinny dołożyć wszelkich możliwych starań w celu jej ukończenia i spełnienia stosownych wymogów tych wytycznych do roku 2050.” To państwa członkowskie powinny być głównym animatorem w tworzeniu platform logistycznych (tzw. RRT –</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga uwzględniona</p> <p>Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>rail-road terminals) w sieci TEN-T i dążyć do realizacji wcześniej uzgodnionych lokalizacji.</p> <p>Ostateczna decyzja co do wytypowanych lokalizacji powinna uwzględniać także zapisy art.27 powyższego Rozporządzenia, gdzie jednym z kryterium wpisania na listę terminali jest warunek: „jeżeli w regionie NUTS 2 nie ma terminali towarowych ani platform logistycznych, które spełniają kryterium lit. a)³, odpowiednim terminalem towarowym lub platformą logistyczną jest główna platforma logistyczna lub główny terminal towarowy wskazane przez dane państwo członkowskie, połączone co najmniej z drogami i liniami kolejowymi dla tego regionu NUTS 2 lub, w przypadku państw członkowskich nieposiadających kolei, połączone jedynie z drogami.” W przypadku województwa warmińsko-mazurskiego, które nie posiada aktualnie funkcjonującego terminalu spełniającego parametry dla sieci TEN-T, podtrzymanie wytypowanych dotychczas lokalizacji (Ełk, Braniewo) jest zasadne i konieczne. Należy również wziąć pod uwagę, że w trakcie poprzedniej rewizji sieci TEN-T (2013 r.) wskazano lokalizacje z potencjałem, a w przypadku województwa warmińsko-mazurskiego ten potencjał głównie wynikał z planowanych inwestycji liniowych (drogi, kolej) ciężących do planowanych lokalizacji terminali w sieci TEN-T. Brak ukończonych dotychczas inwestycji (Rail, Via Baltica) to główne przyczyny, dla których lokalizacja w Ełku nie jest w pełni funkcjonalna na dziś</p>	

³ Terminal, gdzie roczny przeładunek towarów przekracza, w przypadku ładunków niemasowych, 800 000 ton lub, w przypadku ładunków masowych, 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunków we wszystkich portach morskich w Unii;

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>(działają drobne terminale, ale nie jest to infrastruktura w rozumieniu parametrów TEN-T). W przypadku drugiej lokalizacji (Braniewo) poza infrastrukturą liniową problemem jest również sytuacja geopolityczna. Nie mniej jednak jest to bardzo ważny punkt na mapie przewozów w ramach tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku.</p> <p>Dodatkowym argumentem za podtrzymaniem wytypowanych lokalizacji jest fakt, że przedmiotowy dokument czyli „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r. Z perspektywą do 2040 r.” nie obejmuje cezury czasowej na ukończenie sieci kompleksowej TEN-T czyli do 2050 roku określonej w <i>Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.</i></p> <p>Uwaga 2 Cały dokument</p> <p>W przedstawionym do konsultacji dokumencie nie odniesiono się do możliwości rozwojowych w sektorze TSL jakie zapewni ukończenie projektu "Budowa Kanału Żeglownego przez Mierzę Wiślaną".</p> <p>Sugeruje się uzupełnienie w dokumencie treści związanych z potencjalnym zwiększeniem możliwości przewozów intermodalnych wynikających z realizacji budowy kanału przez Mierzę Wiślaną.</p> <p>Budowa Kanału Żeglownego przez Mierzę Wiślaną spowoduje dodatkowe możliwości wykorzystania portu w Elblągu do przewozów intermodalnych a port ten jako</p>	<p>Uwaga 2</p> <p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>KRTI nie odnosi się do projektowanych zamierzeń inwestycyjnych, a jedynie projektów istniejących oraz wyznacza kierunki rozwoju, w tym wskazuje na determinanty lokalizacji inwestycji intermodalnych.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				regionalny port feederowy z pewnością powinien wykorzystywać w przewozach lądowych również transport kolejowy (istnieją plany rozbudowy bocznic w porcie). W konsultowanym dokumencie brakuje analizy tejże lokalizacji (port w Elblągu i nowa rzeczywistość po budowie Kanału przez Mierzeję) i wniosków.	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
28.	30-11-2020	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy Delegatura w Gdańsku	Formularz na stronie krti.pl	Budowa zewnętrznego portu śródlądowego w Gdańsku oraz budowa portu w Tczewie na rzece Wiśle uwzględniając infrastrukturę kolejową oraz drogową. Patrząc perspektywnie na rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce oraz przekop Mierzei Wiślanej warto uwzględnić w perspektywie kolejnych lat budowę portów śródlądowych w Gdańsku i w Tczewie. W ramach identyfikacji nowych lokalizacji terminali intermodalnych należy zapewnić uwzględnienie takich obiektów w procesie planowania przestrzennego. Pozwoli to na sprawną obsługę i przewóz towarów oraz zmniejszy zatłoczenie i emisję spalin.	Uwaga nieuwzględniona KRTI nie odnosi się do projektowanych zamierzeń inwestycyjnych, a jedynie projektów istniejących oraz wyznacza kierunki rozwoju, w tym wskazuje na determinanty lokalizacji inwestycji intermodalnych.
29.	30-11-2020	Urząd Miasta Bydgoszcz	Formularz na stronie krti.pl	Sugerujemy, że w treści KRTI powinna zostać przynajmniej zaznaczona informacja o planowanej Platformie Multimodalnej zlokalizowanym na Lewym Brzegu Wisły między Bydgoszczą a Solcem-Kujawskim.	Uwaga nieuwzględniona KRTI nie odnosi się do projektowanych zamierzeń inwestycyjnych, a jedynie projektów istniejących oraz wyznacza kierunki rozwoju, w tym wskazuje na determinanty lokalizacji inwestycji intermodalnych.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
30.	30-11-2020	Stowarzyszenie na rzecz gospodarczego rozwoju dorzecza Odry Teraz Odra	Formularz na stronie krti.pl	<p>Dokument, poza lakonicznymi uwagami w pkt 6.2 (m.in. str 63) nie ujmuje w podanej perspektywie czasowej wykorzystania żeglugi śródlądowej jako komplementarnego rozwiązania. Propozycja zmian: Ujęcie w dokumencie wykorzystania żeglugi śródlądowej, jak i wszelkich inwestycji z nią związanych dla podanej perspektywy czasowej.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wszelkie działania nieistniejącego już niestety Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, jak i zlecone przez nie opracowania dotyczące potencjału drzemiącego w tej gałęzi transportu potwierdzają, iż jest to najbardziej ekologiczny środek transportu. - Podpisana przez Prezydenta RP ustawa o ratyfikacji porozumienia AGN umożliwia ubieganie się o środki unijne na odnowienie lub wybudowanie stosownej infrastruktury. - Inwestycja w infrastrukturę wodną śródlądową ma jednocześnie aspekt bytowy (zapewnienie wody słodkiej przy coraz częstszych jej deficytach), ekologiczny (jedna barka to 42 kontenery, możliwość prowadzenia dwu barek przez jeden pchacz), a także bezpieczeństwa (głównie przeciwpowodziowego). - Transport rzeczny, poza transportem intermodalnym jako jedyny jest w stanie obsłużyć transport ponadgabarytowy, przekraczający możliwości transportowe pozostałych gałęzi, powodując jednocześnie rozwój polskich przedsiębiorstw przemysłu ciężkiego m.in. z południa Polski. 	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p> <p>Obecne zapisy KRTI nie wykluczają możliwości przewozu kontenerów tą gałęzią transportu. Jednak zakres ewentualnych inwestycji wykracza poza przedmiot niniejszego opracowania.</p>
31.	30-11-2020	Miasto Racibórz	Formularz na stronie krti.pl	<p>Utworzenie platformy intermodalnej o powierzchni szacunkowej 150 ha położonej przy istniejącym terenie przemysłowym w sąsiedztwie drogi krajowej DK 45, linii</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>KRTI nie odnosi się do projektowanych zamierzeń inwestycyjnych, a jedynie projektów istniejących oraz</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>kolejowej nr 151 i w sąsiedztwie Zbiornika Racibórz Dolny stanowiącego podstawę do zlokalizowania portu na rzece Odrze (międzynarodowa droga wodna E30). Dysponujemy terenem o powierzchni szacunkowej 150 ha położonym przy istniejącym terenie przemysłowym w sąsiedztwie drogi krajowej DK 45, linii kolejowej nr 151 i w sąsiedztwie Zbiornika Racibórz Dolny stanowiącego podstawę do zlokalizowania portu na rzece Odrze (międzynarodowa droga wodna E30). Planowana obsługa: rynek rolny - producenci (m.in. Kombinat Rolny Kietrz), przemysł ciężki i maszynowy (Rafako) - ponadnormatywny, przemysł budowlany Ponadto w Raciborzu krzyżują się drogi wojewódzkie: DW 416, 919, 935, linie kolejowe nr 177, 176. Przez teren gminy będzie przebiegał rurociąg gazowy Racibórz - Oświęcim realizowany przez GAZ SYSTEM. Gmina jest otwarta na współpracę z każdym potencjalnym inwestorem nie przesądzając o kształcie modelu własnościowego.</p>	wyznacza kierunki rozwoju, w tym wskazuje na determinanty lokalizacji inwestycji intermodalnych.
32.	30-11-2020	PKP S.A.	e-mail	<p>W nawiązaniu do ogłoszonych konsultacji społecznych dokumentu pt. Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (dalej: „KRTI”) oraz działań związanych z uruchomieniem projektu „Polski Cyfrowy Operator Logistyczny” (dalej: „PCOL”), uprzejmie informujemy, Ze Polskie Koleje Państwowe S.A. dostrzegają potrzebę poszerzenia narodowego rynku Logistycznego poprzez powołanie podmiotu odpowiedzialnego za rozwój ogólnokrajowej sieci kolejowych terminali intermodalnych (ZOSTI - zarządca ogólnokrajowej sieci terminali intermodalnych). Podmiot ten pełniłby jednocześnie rolę</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Podczas diagnozy w ramach prac nad KRTI szczegółowo została przeanalizowana sytuacja w zakresie lokalizacji terminali intermodalnych mających status obiektów infrastruktury użytkowej (OIU). Występowanie konkurencji na rynku kolejowym jest spójne z unijną polityką transportową. Decyzje o rozwoju terminali i kierunków przewozów są decyzjami biznesowymi poszczególnych operatorów intermodalnych i przewoźników kolejowych.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>integratora usług logistycznych związanych z transportem intermodalnym oraz koordynatora procesu systemowego współdziałania terminali tworzących węzły sieci.</p> <p>Wpisanie do strategicznego dokumentu jakim jest KRTI utworzenia ww. podmiotu, bodzie miało istotne znaczenie z punktu widzenia działań zmierzających do konsolidacji rosnącej lądowej wymiany towarowej, wesprze inwestycje infrastrukturalne, jak i znacznie zwiększy atrakcyjność ofert przewozów intermodalnych, które są zgodne z interesem gospodarki narodowej i trwale zapewniają nieskrepowany rozwój polskiej logistyki. Zawiązanie w dniu 10 maja 2018 r. z inicjatywy PKP S.A. porozumienia o współpracy. Operatorów Terminali i Centrów Logistycznych Europy Środkowo – Wschodniej (www.otic .org) zrzeszającego na dzień dzisiejszy 20 podmiotów zajmujących się działalnością- logistyczną jest najlepszym przykładem potwierdzającym taka potrzebę.</p> <p>Podstawowym przedmiotem działalności ZOSTI byłby:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozwój krajowej sieci terminali intermodalnych współdziałających z koleją poprzez planowanie rozmieszczenia nowych obiektów; zarządzanie terminalami intermodalnymi (własnymi lub powierzonymi) lub wyłanianie ich operatorów w drodze przetargów, jeżeli funkcjonowanie tych obiektów byłoby wspierane krajowymi środkami publicznymi ze względu na strategiczne znaczenie z perspektywy: - lokalnego rozwoju gospodarczego (zapewniania warunków do nieskrepowanego rozwoju działalności gospodarczej) lub 	<p>Analiza zasadności powstania ogólnokrajowego podmiotu, który sprzedawałby usługi terminalowe mogłaby być przeprowadzona przez wyspecjalizowaną jednostkę odpowiedzialną za koordynację i promocję transportu intermodalnego w Polsce (działanie w ramach celu 2B).</p> <p>Jakkolwiek interwencja publiczna w zakresie rozwoju transportu intermodalnego powinna odpowiadać unijnym zasadom udzielania pomocy publicznej. Państwo powinno działać na zasadzie subsydiarności, zgodnie ze zdefiniowanymi regułami - takimi samymi dla wszystkich podmiotów działających na rynku.</p> <p>Niezależnie od powyższego należy założyć, że postulowane działanie spowodowałoby skargi ze strony obecnych na rynku prywatnych operatorów terminali.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>- ważnych interesów społecznych (np. przenoszenie frachtu z dróg na tory) lub</p> <p>- korzyści dla gospodarki narodowej z logistycznej obsługi tranzytu towarowego bądź obronności kraju;</p> <p>- pełnienie roli operatora logistycznego bazującego na obcej infrastrukturze logistycznej i taborze (4th Party Logistics dla rozwiązań multimodalnych współtworzonych przez interesariuszy ZOSTI - Zarządca Ogólnokrajowej Sieci Kolejowych Terminali) – dzięki zarządzaniu zagregowanymi potencjałem infrastruktury logistycznej w kraju międzynarodowi gestorzy ładunków otrzymywaliby atrakcyjniejsze oferty na usługi logistyczne ze względu na zakładaną możliwość przekierowywania na zasadach zbliżonych do konosamentu morskiego przesyłek znajdujących się w drodze oraz dzielenia dużych partii dostaw do klientów poprzez większą liczbę terminali przeładunkowych, co podnosiłoby niezawodność i terminowość dostaw oraz przyspieszałoby przepływ ładunków do miejsc docelowych i zmniejszało związane z nim koszty), w skład których wchodziłyby usługi przeładunkowe na terenie Polski i powiązane z nimi, co powinno przełożyć się na wzrost popytu na usługi logistyczne i celne przedsiębiorstw działających w naszym kraju; rekomendowanie zakresu obligatoryjnych i fakultatywnych usług, których świadczenie powinny umożliwiać terminale współdziałające w ramach Ogólnokrajowej Sieci Terminali intermodalnych (OSTI), w tym zwłaszcza funkcjonujące w lokalizacjach uznanych za strategiczne (np. obszarów do przeładunku i składowania</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>towarów niebezpiecznych czy też udostępniania infrastruktury umożliwiającej przeładunek naczep samochodowych w relacjach z koleją); nadzór nad terminalami OSTI w zakresie dostosowania ich infrastruktury do potrzeb świadczenia usług uznanych za obligatoryjne — wyłącznie względem obiektów budowanych z wykorzystaniem środków publicznych; zarządzanie terminalami intermodalnymi własnymi oraz tymi, których właściciele przełożą do ZOSTI gestie zarządczą w oparciu o dwustronne umowy z nim i zaakceptuj zasady sieciowego współdziałania z innymi terminalami W OSTI (obligatoryjnie umowy powinny mieć charakter niedyskryminujący żadnego z potencjalnych chętnych a ZOSTI powinien obowiązkowo podpisywać umowy, jeżeli współpracująca strona zaakceptuje zasady współdziałania podmiotów współtworzących OSTI);</p> <p>usprawnianie przepływu ładunków intermodalnych poprzez umożliwienie zmiany wariantów transportowych i destynacji finalnych dla już nadanych przesyłek — o ile do transportu kolejowego udałoby się wprowadzić nadawanie przesyłek w oparciu o dokument zbliżony do niestanowiącego umowy o przewóz konosamentu (morskiego listu przewozowego), który umożliwia zmianę portu przeznaczenia. Dzięki wprowadzeniu kolejowego konosamentu usługi przewozów multimodalnych realizowane przy współudziale podmiotów współpracujących z ZOSTI powinny znacznie atrakcyjniejsze dla gestorów ładunków na trasach pomiędzy Unia Europejską- a Dalekim Wschodem</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>- z jednej strony bardziej terminowe i niezawodne z drugiej odpowiadające na potrzeb dostosowania wielkości i struktury strumieni docierających do rynków lokalnych dostaw zaopatrzeniowych do bieżącej lokalnej charakterystyki popytu ze strony klientów finalnych (konsumentów lub końcowych klientów instytucjonalnych); informowanie gestorów ładunków o problemach w drożności pierwotnie wybranych szlaków transportowych bądź terminali intermodalnych w Polsce i oferowanie im rozwiązań zamiennych zasiadających wykorzystanie innych terminali OSTI objętych współdziałaniem sieciowym — każdy ze współdziałających terminali zobowiązany byłby do powiadamiania o odnotowanym bądź prognozowanym wyczerpywaniu się zdolności przeładunkowych lub innych poważnych problemach spowalniających przepływ ładunków a rozwinięty na potrzeby ZOSTI system informacyjny niezwłocznie powiadamiałby gestorów ładunków o zidentyfikowanych problemach operacyjnych przedstawiając jednocześnie możliwe do wyboru warianty zastępcze względem pierwotnego rozwieszenia (zaoferowanie także tej funkcjonalności zależne jest od przejścia na przesianie ładunków koleją w oparciu o dokument wzorowany na konosamencie morskim);</p> <ul style="list-style-type: none"> • ustalanie zasad podziału marży z operacji terminalowych pomiędzy podmiotami współdziałającymi w ramach OSTI, w tym zwłaszcza dla przypadków przekierowywania ładunków; • stworzenie, rozwijanie funkcjonalności i zarządzanie platforma internetową umożliwiającą zapoznanie się z 	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>ofertami terminali współdziałających w ramach OSTI i ich partnerów oraz dokonywanie w ramach jednej transakcji zakupu wszystkich usług logistycznych potrzebnych do obsługi przesyłek multimodalnych lub kolejowych na trasach od miejsc pierwotnego nadania do destynacji finalnych;</p> <ul style="list-style-type: none"> • współpraca z instytucjami rządowymi w zakresie promocji i rozwoju przewozów intermodalnych z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej. • Dodatkowymi zadaniami ZOSTI byłoby wspieranie rozwoju transportu intermodalnego poprzez: • opiniowanie planów rozwoju bądź modernizacji kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej; • opiniowanie planów rozwoju bądź modernizacji samochodowych dróg krajowych i autostrad; • opiniowanie planów rozwoju bądź modernizacji sieci dróg i portów wodnych; • opiniowanie planów rozwoju bądź modernizacji portów Lotniczych; • uzgadnianie lub opiniowanie założeń dla systemów miejskiej logistyki towarowej; • współpraca z instytucjami publicznymi i organizacjami branżowymi promującymi rozwój transportu intermodalnego; • opiniowanie rozwiązań technologicznych z zakresu transportu multimodalnego i rekomendowanie ogólnokrajowych standardów technologicznych w tym obszarze (np. rekomendowanie systemu do kolejowych 	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>przewozów naczeł samochodowych, którego wdrożenia kwalifikowałyby się do</p> <ul style="list-style-type: none"> • pozyskiwania dofinansowania publicznego dla strategicznych z perspektywy państwa polskiego inwestycji o stopach zwrotu nieco poniżej oczekiwań potencjalnych inwestorów; • współdziałanie z organizacjami międzynarodowymi w zakresie promowania przewozów multimodalnych; • promowanie rozwiązań transportu intermodalnego w kontaktach z przedsiębiorstwami, przedstawicielami świata nauki i decydentami unijnej, krajowej bądź lokalnej polityki transportowej; • podnoszenie kwalifikacji menedżerów (obligatoryjnie własnych a fakultatywnie z innych organizacji) • w zakresie transportu multimodalnego ze szczególnym naciskiem na zagadnienia dotyczące zarządzania operacyjnego terminalami kolejowymi i multimodalnymi. <p>W związku z przedstawionymi powyżej argumentami, zwracamy się z propozycją ujęcia powstania Zarządu ogólnokrajowej sieci terminali intermodalnych w dokumencie pt. Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. 2 perspektyw-3 do 2040 r.</p>	
33.	30-11-2020	Odrzańska Izba Gospodarcza w Oławie w organizacji	Formularz na stronie krti.pl	<p>Wnioskujemy o dopisanie do listy multimodalnych centrów transportowych "Multimodalnego Centrum Transportowego z portem rzeczonym na Odrzańskiej Drodze Wodnej w Czernicy, gm. Czernica, woj. dolnośląskie".</p> <p>W modelowym podejściu do intermodalu nie sposób zapomnieć o transporcie śródlądowym. W chwili obecnej,</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>jego rola w ogólnym bilansie transportowym jest niewielka, ale w przyszłości musimy zwiększyć znaczenie tej formy bezpiecznego transportu dedykowanego ładunkom niebezpiecznym i znaczeniu energetycznym. Takim ładunkiem w niedalekiej przyszłości zostanie wodór, którego redystrybucja może być oparta na żegludze śródlądowej - bus riverów o napędzie wodorowym. W Czernicy powinien znaleźć lokalizację terminal wodorowy, który będzie działał w oparciu o infrastrukturę Multimodalnego Centrum Transportowego oraz specjalnie w tym celu organizowanego instytutu z siedzibą w Opolu. Nasza organizacja zrzeszająca ponad 100 podmiotów gospodarczych jest zainteresowana takim ułożeniem przyszłej inwestycji, aby połączyć interesy stref ekonomicznych znajdujących się w Opolu, Oławie, Brzegu, Jelczy Laskowicach oraz Oleśnicy i Wrocławiu aby stworzyć dedykowany dla kanał transportowy w kierunku Szczecina oraz Czech. Lokalizacja jest tym bardziej ważna, ponieważ Intermodal w Siechnicach nie posiada w swoich zasobach możliwości dokonywania przeładunków śródlądowych, a wyłącznie kolejowe i drogowe. Miasto Wrocław nie ma możliwości reaktywacji portu w takim zakresie jaki wymaga model intermodalny. Czernica ze względu na swoją lokalizację i posiadane zasoby naturalne oraz posiadane i planowane węzły drogowe i kolejowe do doskonała lokalizacja na efektywny intermodal na terenie całego makroregionu. Więcej informacji o Odrzańskiej Izbie Gospodarczej na stronie: odrzanska.eu</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
34.	30-11-2020	Gmina Malczyce	Formularz na stronie krti.pl	<p>Proszę o wpisanie na listę intermodali centrum z portem rzeczny na Odrzańskiej Drodze Wodnej w miejscowości Malczyce, gm. Malczyce.</p> <p>Na terenie naszej gminy istnieje infrastruktura, która pozwala na bezkolizyjny transport towarów. Port rzeczny znajdujący się na Odrzańskiej Drodze Wodnej posiada połączenie kolejowe z linią kolejową nr 275, która zapewnia łączność z najważniejszymi ośrodkami zarówno na Dolnym Śląsku, kraju, jak i na obszarze międzynarodowym.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>
35.	30-11-2020	Gmina Czernica	Formularz na stronie krti.pl	<p>Wnoszę o dopisanie do listy centrów intermodalnych "Centrum Intermodalnego z portem rzeczny na Odrzańskiej Drodze Wodnej w Czernicy, gm. Czernica, woj. dolnośląskie.</p> <p>Gmina Czernica rozważa usytuowanie portu rzeczno-żeglugowego (centrum logistycznego) na międzynarodowym szlaku żeglugowym E70 - Odrzańskiej Drodze Wodnej w miejscowości Czernica/Ratowice. W sprawie tej były prowadzone liczne rozmowy i analizy z byłym Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Załącznik Kwestionariusz_ocena potencjału</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
36.	30-11-2020	Reederei Ed Line GmbH	Formularz na stronie krti.pl	Transport intermodalny odnosi się do łańcucha transportowego, w którym wykorzystywane są dwa lub więcej środków transportu - tymczasem KRTI całkowicie pomija ważną gałąź transportu - żeglugę śródlądową. Transport intermodalny wykorzystuje różne środki transportu w celu optymalizacji realizacji usługi transportowej. Jednostki ładunkowe stosowane w transporcie intermodalnym to w szczególności kontenery. KRTI pomija ważną rolę żeglugi śródlądowej w zakresie wolumenu. Statek żeglugi śródlądowej ma zdecydowanie większy wolumen ładunkowy niż pociąg towarowy. KRTI wskazuje na ograniczenia i konieczność rozbudowy sieci kolejowej, natomiast drogi wodne już istnieją. W odróżnieniu do transportu kolejowego czy drogowego, żegluga śródlądową dysponuje znacznie większą przepustowością. Należy wspomnieć też o ekologicznej roli transportu żeglugi śródlądowej.	Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.
37.	30-11-2020	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA	Formularz na stronie krti.pl	Uwaga 1 Str. 70 Dostęp do portów morskich od strony lądu transportem kolejowym stanowi jeden z głównych warunków dalszego rozwoju polskich portów morskich oraz transportu intermodalnego w Polsce. Specyfika przewozów intermodalnych wymaga stałego zwiększania wydajności transportowej, co wiąże się z utrzymywaniem infrastruktury na poziomie umożliwiającym sprawną oraz bezpośrednią dostawę ładunków do adresata. W skali kraju ok. 1/3 transportu intermodalnego z udziałem kolei odbywa się z wykorzystaniem terminali portowych. Do 2022 r. porty	Uwaga 1 Uwaga nieuwzględniona W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>morskie w Gdańsku i Gdyni, w tym terminale kontenerowe, zakończą inwestycje zwiększające ich możliwości przeładunkowe....</p> <p>.W tym zdaniu (akapicie) pominięto rolę Terminalu Promowego w Świnoujściu (port morski w Świnoujściu), który podobnie jak porty wymienione wyżej, w roku 2022 ukończy inwestycję pn.: "Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego". Główne założenia projektu to: <u>Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m.</u> Kluczowym elementem inwestycji jest połączenie istniejących nabrzeży 5 i 6 w jedno stanowisko o głębokości technicznej 12,5m oraz budowa placów parkingowych dla 1200 naczeo o pow. około 15 000m². W zakres inwestycji zalicza się :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Przebudowa nabrzeży nr 5 i 6 w jedno, większe nabrzeże o długości 293m; b) Budowa dwóch nowych torów do przeładunków intermodalnych oraz przebudowa istniejących torów na zapleczu nabrzeży 4 i 5 wraz z ich adaptacją do operacji intermodalnych; c) Budowa trzech placów postojowo-manewrowych wraz z łączącym je wiaduktem; d) Zakup urządzeń przeładunkowych: dwóch reach stackerów oraz czterech ciągników w celu posiadania odpowiedniej liczby dla podniesienia sprawności działania 	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>ślug „autostrady morskiej” po polskiej stronie morskiego połączenia promowego pomiędzy Polską a Szwecją.</p> <p>DODATKOWO:</p> <p>Kolejnym elementem planowanym do roku 2030 jest rozbudowa terminalu promowego (włączanie kolejnych obszarów) o nowe stanowisko promowe z funkcją przeładunków intermodalnych. Inwestycja, dla której obecnie trwają prace budowlane związane ze stworzeniem parkingu buforowego dla pojazdów ciężarowych na 285 miejsc postojowych, w kolejnym etapie (perspektywa 2021-2027) będzie uzupełniona o zupełnie nowe stanowisko promowe. Całość ma służyć intensyfikacji przeładunków intermodalnych w zespole portów Szczecin i Świnoujście.</p> <p>Główne założenia inwestycji:</p> <p>Inwestycja związana jest z rozbudową południowej części Terminala Promowego w Świnoujściu, poprzez budowę dwóch niezależnych, nowych stanowisk promowych (możliwość realizacji w dwóch fazach: nabrzeże 1 - pierwsza faza, nabrzeże 2 - druga faza projektu) wzdłuż obszarów posiadających bezpośredni dostęp do akwenów żeglownych na linii około 500m.</p> <p>Planowany zakres inwestycji w Basenie Bałtyckim obejmuje: Budowę punktu odpraw armatorskich, budowę dwóch stanowisk promowych o długości całkowitej około 250 - 270 m każde, wyposażone w rampy najazdowe o szerokości 40,0m i nośności 180 ton (możliwość budowania ramp najazdowych bocznych). Będą to kolejne, nowe stanowiska promowe o parametrach zbliżonych do funkcjonującego stanowiska promowego nr 1. Dodatkowo planowana jest</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>budowa trzech bocznic kolejowych po 300,0m długości każda, poszerzenie Basenu Bałtyckiego do szerokości 185m na całej długości, przeniesienie Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego, załadowanie basenu BON oraz zakup gruntu od spółek Energopol oraz Euroterminal. Integralną częścią inwestycji jest budowany w obecnej perspektywie (2014-2020) parking buforowy o łącznej liczbie 285 miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych, w bezpośrednim sąsiedztwie Basenu Bałtyckiego. Jego funkcja, do czasu rozbudowy Terminala Promowego w porcie w Świnoujściu o nowe nabrzeża (w ramach dwóch faz), będzie ograniczać się do redukcji odczuwalnego obecnie braku miejsc parkingowych na terenie terminala. Inwestycja wymagać będzie przeniesienia 2Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Świnoujściu i odtworzenie jej w innej lokalizacji.</p> <p>Zgłaszane przez ZMPSiŚ uwagi/uzupełnienie, dotyczą obecnie realizowanego zadania jak również planowanego do realizacji. W naszej ocenie, wspomniane powinny się znaleźć z opracowywanym materiale</p> <p>Uwaga 2 [uwaga Biura ds. ODW] Uzpełnienie dokumentów "Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r." i "Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu ..." o terminale intermodalne, których powstanie wiąże się z</p>	<p>Uwaga 2 Uwaga nieuwzględniona W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK).</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>realizowanymi i planowanymi działaniami dla poprawy żeglowności Odry.</p> <p>Bliskie ukończenia są prace na projektem Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, którego celem jest przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) do klasy żeglowności Va, zgodnie z Porozumieniem AGN, ratyfikowanym przez Polskę w 2017 r. oraz budowa jej połączeń z innymi drogami wodnymi. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wykonuje część dokumentacji związanych z opracowaniem projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Wśród nich wymienić można zakończone już prace studyjne w zakresie lokalizacji portów rzecznych wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW). Wielokryterialna analiza potencjału transportowego i gospodarczego ODW pozwoliła na wyznaczenie lokalizacji węzłów transportowych wraz z określeniem ich kategorii, w kontekście utworzenia terminali intermodalnych.</p> <p>Wskazane porty rzeczne powinny w przyszłości stanowić punkty koncentracji usług transportowo-logistycznych. Jest to szczególnie ważne w świetle planowanej na 2023 rok aktualizacji europejskiej sieci TEN-T. Stąd kluczowe rekomendacje dotyczą ośmiu nowych węzłów¹ międzynarodowych i zlokalizowanych w nich portów trójmodalnych.</p>	<p>Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
38.	30-11-2020	Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie	Formularz na stronie krti.pl	<p>Uwaga 1 Szanowni Państwo! Poniżej przesyłam uwagi i wnioski Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w ramach konsultacji społecznych, które dotyczą uzyskiwania m.in. opinii i stanowisk od instytucji i osób zainteresowanych wyłożoną do wglądu dokumentacją. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej PGW WP) wypełnia zadania określone w art. 240 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2020 r. poz. 310). W ramach tych zadań zajmują się m.in. ochroną przed powodzią i suszą, planowaniem, przygotowaniem projektów i realizacją inwestycji oraz utrzymaniem i eksploatacją obiektów hydrotechnicznych. Równie ważnym elementem działalności Wód Polskich jest budowa infrastruktury na rzekach pozwalającej na rozwój śródlądowego transportu wodnego, w tym udział w pracach nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, których celem jest zrównoważony rozwój gospodarki wodnej na szlakach żeglugowych. Biorąc pod uwagę powyższe oraz nawiązując do konsultacji społecznych dotyczących rozwoju transportu intermodalnego prosimy o uwzględnienie roli jaką ma do spełnienia transport wodny w ramach zadań ujętych w dokumencie: Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040 (KRTI) oraz Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu strategicznego „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>2040 r.” (Prognoza). Naszym zdaniem nie ma możliwości w sposób pełny rozwijać transport intermodalny bez uwzględnienia ogromnej roli dróg wodnych.</p> <p>PGW WP przez najbliższe lata będzie kontynuować kolejne inwestycje rozwojowe na rzecz transportu śródlądowego, które do tej pory były współfinansowane ze środków Banku Światowego, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Programów Regionalnych oraz ze środków własnych. W perspektywie do 2030 r. powstaną nowe stopnie wodnej m.in. na Odrze (Lubiąż i Ścinawa) wchodzące w skład międzynarodowej drogi wodnej E30 oraz na rzece Wiśle w miejscowości Siarzewo, który będzie elementem drogi wodnej E-40 i musi być ściśle powiązany projektowo z kolejnymi stopniami kaskady Wisły: Solec Kujawski, Chełmno, Grudziądz i Gniew. Głównym celem rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN – T. Co jak już wspomniano jest nieodzownym komponentem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.</p> <p>Należy przypomnieć, że w 2017 r. została ratyfikowana przez Prezydenta RP konwencji AGN - europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym –, która została omówiona w niewielkim stopniu w ww. dokumentach. Porozumienie AGN ma na celu przede wszystkim rozwój międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie. Na terytorium</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Polski znajdują się trzy szlaki wodne w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Są to: Droga wodna E40, łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie, Droga wodna E30, przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łącząca Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie, Droga wodna E70, łącząca Odrę z zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.</p> <p>Podsumowując, po analizie dwóch przedmiotowych dokumentów tj. KRTI oraz Prognozy zdaniem PGW WP powyższe kwestie nie zostały należycie przeanalizowane i zawarte w treści dokumentów. Transport śródlądowy na drogach wodnych jest jednym z podstawowych elementów szeroko pojmowanego transportu intermodalnego. W niniejszych dokumentach w dużej mierze nie został dostrzeżony niewątpliwie ogromny potencjał transportu rzeczno-żegluga. Autorzy głównie skupili się na bardzo ważnym potencjale transportu kolejowego, ale niemal zupełnie pominięto wpływ rozwoju dróg wodnych na potencjał transportowy np. na rozwój polskich portów morskich, co było i jest wielokrotnie podnoszone przez zarządy portów Szczecin Świnoujście i Port Gdański. Prosimy zatem o dopracowanie zarówno KRTI jak i Prognozy pod względem udziału żegluga śródlądowej w rozwoju transportu intermodalnego.</p> <p>Deklarujemy daleko idącą współpracę w przygotowaniu materiałów do KRTI i Prognozy oraz aktywny udział w</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>konsultacjach społecznych dotyczących rozwoju transportu wodnego śródlądowego.</p> <p>Uwaga 2 W dokumencie pn. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” należy uwzględnić większe znaczenie żeglugi śródlądowej w transporcie intermodalnym, w tym możliwości rozwoju infrastruktury punktowej w postaci portów rzecznych. Dokument pt. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2020 r.” w sposób niewystarczający wskazuje na potencjalną rolę żeglugi śródlądowej w transporcie intermodalnym. W opracowaniu głównie skupiono się na kierunkach rozwoju w zakresie transportu kolejowego, natomiast praktycznie całkowicie pominięto w tym zakresie transport wodny śródlądowy – świadczy o tym m.in. przyjęty cel główny „Stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych”. W dokumencie podkreśla się, że „W dłuższej perspektywie czasu ważne jest uzupełnienie transportu intermodalnego o transport wodny śródlądowy, który obecnie pełni marginalną rolę, przede wszystkim ze względu na niedostateczny stan infrastruktury technicznej oraz niepewność związaną z warunkami żeglugowymi (niskie stany wody powodujące niespełnienie głębokości tranzytowych na niektórych fragmentach śródlądowych dróg wodnych). Podejmowane w śródlądowych korytarzach</p>	<p>Uwaga 2 Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>działania powinny być skoncentrowane w szczególności na poprawie parametrów eksploatacyjnych wybranych dróg śródlądowych oraz odbudowie portów rzecznych celem włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuchy dostaw w ramach transportu intermodalnego.” Jednakże w naszej opinii aktualny stan dróg wodnych nie wyklucza możliwości realizacji na poszczególnych odcinkach transportu intermodalnego i w związku z tym oczekujemy rozszerzenia dokumentu o konkretne zapisy dotyczące możliwości jego rozwoju przy wykorzystaniu żeglugi śródlądowej. W tym przypadku należy również zaznaczyć, że w krajowych dokumentach strategicznych (Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) i Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.) zwraca się uwagę na konieczność połączenia transportu wodnego śródlądowego z innymi gałęziami transportu.</p> <p>Ponadto wyznaczając kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce nie można pominąć kroków jakie zostały podjęte w celu poprawy warunków nawigacyjnych na śródlądowych drogach wodnych. Należy wymienić działania jakie realizuje PGW Wody Polskie od 3 lat, starając się poprawić warunki nawigacyjne m.in. na Odrze i Wiśle oraz zapewnić równowagę hydrologiczną poprzez: budowę zbiorników retencyjnych (Racibórz), stopni wodnych (Malczyce, Lubiąż, Ścinawa, Siarzewo), modernizację stopni wodnych (śluzy i jazy) oraz odbudowę i modernizację zabudowy regulacyjnej na rzece Odrze (poniżej stopnia wodnego Malczyce) oraz na Dolnej Wiśle. Ponadto w</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zakresie obsługi szlaku żeglownego administracja drogi wodnej dokłada wszelkich starań dla pozostawienia go otwartym w możliwie jak najdłuższym okresie. W związku z tym realizowane zadania mają na celu zapewnienie odpowiednich warunków dla prowadzenia regularnego transportu ładunków. W kontekście uwzględnienia żeglugi śródlądowej w transporcie intermodalnym istotne są również prowadzone prace nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, w których uczestniczy również PGW Wody Polskie. W dokumentach zostaną wyznaczone kierunki rozwoju śródlądowych dróg wodnych i należy przyjąć, że jednym z nich powinien być także transport intermodalny. Szczególnie może mieć to znaczenie w kontekście planowanej obsługi portów morskich przez żeglugę śródlądową i potencjalnych możliwości transportu kontenerów w głąb kraju. Poza tym przygotowywane materiały zawierają m.in. listę nowych i wymagających modernizacji portów rzecznych, a część z nich będzie pełnić rolę dwu- i trójmodalnych w intermodalnej sieci transportowej. Z dotychczas przedstawionych informacji wynika, że w pracach na ww. dokumentami uwzględnia się następujące lokalizacje portów dla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odrzańskiej Drogi Wodnej: Kędzierzyn-Koźle, Krapkowice, Opole, Brzeg, Czernica, Wrocław (Rędzin), Malczyce, Ścinawa, Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól, Krosno Odrzańskie, Urad, Świeck, Kostrzyn nad Odrą, 	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<ul style="list-style-type: none"> • Kanału Śląskiego oraz połączenia Dunaj-Odra-Łaba: Rybnik, Żory, Tychy, Bieruń, Lubieszowo, Racibórz, Krzyżanowice, • drogi wodnej rzeki Wisły: Tczew, Świecie, Solec Kujawski, Toruń, Płock, Warszawa. <p>Wszystkie powyższe porty planowane są jako terminale trójmodalne z perspektywą uruchomienia do 2040 r. Ich lokalizacje wynikają m.in. z prowadzonych analiz transportowych (w tym modelu wielogłęziowego uwzględniającego transport wodny śródlądowy, kolejowy i drogowy), planów jednostek samorządu terytorialnego i analiz realizowanych w ramach prac nad ww. dokumentami. Reasumując, w dokumencie pn. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” należy uwzględnić większe znaczenie żeglugi śródlądowej w transporcie intermodalnym, w tym możliwości rozwoju infrastruktury punktowej w postaci portów rzecznych.</p>	
39.	30-11-2020	PGW WP RZGW w Bydgoszczy	Formularz na stronie krti.pl	<p>Kierownik RPC RZGW w Bydgoszczy nie wnosi uwag ponieważ żaden z planowanych terminali intermodalnych nie znajduje się w obrębie regionu wodnego administrowanego przez tut. Zarząd.</p> <p>Projekt poza obszarem regionu wodnego Noteci.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
40.	30-11-2020	Urząd Miejski Wrocławia	Formularz na stronie krti.pl	<p>Uwzględnienie lokalizacji planowanego portu rzeczno na Rędzinie we Wrocławiu - multimodalnego centrum logistycznego.</p> <p>Ze względu na swoją specyfikę Odra ma szansę zająć ważne miejsce w systemie transportu wodnego Europy Środkowej. Dzięki Odrze Wrocław ma szansę na zaistnienie jako miasto portowe w międzynarodowym systemie śródlądowych dróg wodnych oraz na intensywny rozwój w tym zakresie. Ponadregionalna Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020, w której główną osią makroregionu jest właśnie rzeka Odra, zakłada docelową modernizację koryta do IV klasy żeglowności na całej jej długości dla potrzeb transportu, ochrony przeciwpowodziowej i turystyki wodnej. Działania te pozwolą na pełne wykorzystanie dotacji płynących z europejskich programów związanych z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T), a w następstwie wprowadzenie Odry do strategicznej sieci europejskich wodnych dróg transportowych. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej 23 stycznia 2018 r. podpisał ustawę o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (tzw. Porozumienie AGN). W tym dokumencie Wrocław jest wskazany jako miejsce dla lokalizacji nowego portu rzeczno.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>KRTI nie odnosi się do projektowanych zamierzeń inwestycyjnych, a jedynie projektów istniejących oraz wyznacza kierunki rozwoju, w tym wskazuje na determinanty lokalizacji inwestycji intermodalnych</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
41.	30-11-2020	Klaster Luxtorpeda 2.0	e-mail	<p>Uwaga 1</p> <p>W Związku Z konsultacjami publicznymi dotyczącymi dokumentu strategicznego „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. ” opracowanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, jako Klaster „Luxtorpeda 2.0”, po konsultacji Z firmami członkowskimi Klastra, przedstawimy uwagi Zgłoszone przez naszych Członków.</p> <p>Głównym zagadnieniem pojawiającym się w uwagach jest Wsparcie również dla krótszych przewozów poniżej 300 km. Z perspektywy portu w Szczecinie, stworzenie oferty konkurencyjnej cenowo Względem transportu drogowego, zwiększyłyby znaczenie tego portu na mapie Europy. Na takich dystansach koszt ostatniej mili W ogólnych kosztach przewozu ma Zbyt duży udział i powoduje brak sensu ekonomicznego takich rozwiązań.</p> <p>Na wąskie gardła przede wszystkim składa się infrastruktura: jej stan oraz jej niewystarczająca ilość W danych kluczowych punktach. Dotyczy ona stacji końcowych przed granicami państwa jak również samych stacji przed terminalami i samych terminali, które w zdecydowanej większości należą do prywatnych operatorów.</p> <p>Wielokrotnie terminale są nowoczesne i mobilne, ale całość możliwości przeładunkowych w żaden sposób nie jest kompatybilna z przepustowością stacji obsługującej. Podobnie jest z terminalami morskimi, gdzie przebudowa stacji może nie Zagwarantować na tyle przestrzeni, aby pociągi mogły płynnie dojeżdżać: i kierować się do poszczególnych terminali.</p>	<p>Uwaga 1</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona na etapie prac nad KRTI</p> <p>KRTI nie blokuje kwestii wsparcia krótszych przewozów. Ze względów ekonomicznych wsparcie skoncentrowane jest na przewozach najdłuższych, jednak proponowane w KRTI zapisy nie są ograniczające.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Wąskim gardłem jest stacja Wrocław, gdzie w niewielkiej odległości skumulowanych jest kilka terminali i dostęp do nich jest mocno ograniczony przez duży ruch pasażerski. Niejednokrotnie dojazd na wyznaczone sloty nie może być zrealizowany ze względu na skumulowanie w tym czasie przejazdów pasażerskich. Można śmiało stwierdzić, że przepustowości kilku stacji są już znacząco wyczerpane, a Zakładane plany są fikcją i opierają się tylko na wolnym miejscu przy budowie rozkładu jazdy.</p> <p>Kolejną uwagę skupia się na ilości inwestycji na głównych szlakach zaliczających się również do Sieci Bazowych TEN—T. Daje się odczuć: już zdecydowanie lepsze prędkości, ale dojazd do stacji końcowych powoduje korkowanie się i tzw. kolejkowanie, które czasami sięga nawet 200 km przed stacją końcową. Problemem jest również brak wystarczającej ilości torów odstawczych. Należałoby zwrócić na nie uwagę przy tworzeniu perspektyw inwestycyjnych w stacjach, które znajdują się w otoczeniu kluczowych stacji kolejowych.</p> <p>Niedostateczna ilość niejednokrotnie powoduje, że mimo przyznanych tras nie można uruchomić pociągów ze stacji początkowej lub są 2-3 krotnie zamykane na całej trasie przebiegu ze względu na brak wolnych torów.</p> <p>W całym systemie przyznawania tras również ważnym elementem jest szeroko pojęta digitalizacja i spójna informacją Zarządców infrastruktury, która na etapie przyznawania tras badałaby możliwości całego etapu</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>przejazdu z uwzględnieniem również stacji końcowych, a nie tylko przepustowości głównych linii.</p> <p>Budowa terminali powinna oprzeć się na głównych liniach i stacjach węzłowych i powinna zakładać zwiększające się natężenie pociągów i uwzględniać aby wpisywanie się na terminale albo jego opuszczanie nie zakłócało wyjazdów czy kolidowało z priorytetowymi pociągami pasażerskimi.</p> <p>Obecnie wprowadzany tabor już jest zaliczany do interpretacyjnego, ponieważ zmiana napięcia pozwala na kontynuowanie jazdy bez zmiany lokomotyw bez dodatkowych procedur z tym związanych. Elementem, nad którym powinno się pochylić to lokomotywy ze spalinowym dojazdem do terminali, gdzie nie ma trakcji elektrycznej.</p> <p>Obecnie pojawiające się jednostki nie pozwalają na pełną swobodę działania ze względu na mały zasięg spalinowego rozwiązania. Utrudnieniem jest przede wszystkim pojemność zbiornika albo takie lokalizacje, gdzie nie ma infrastruktury związanej z tankowaniem lokomotyw. Mocna i rygorystyczna polityka środowiskowa wyeliminowała tzw. stacje tymczasowe co przy małym zasięgu w/w lokomotywy nie ma ekonomicznego uzasadnienia jej Wykorzystania często dopina się dodatkowa lokomotywę lub zmienia się cały przebieg na nieekonomiczne rozwiązanie trakcją spalinową.</p> <p>W żadnym z opracowań nie ma mowy o wysokości opłat dostępu do infrastruktury Cargotor w rejonie Małaszewicz, który to fakt w znaczący sposób wpływa na pogorszenie konkurencyjności przeładunków po polskiej stronie. Kilka</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>razy temat kosztów dostępu do infrastruktury był ogólnie poruszany, ale bez szczególnego wskazania na ten temat. Więcej uwagi należy poświęcić nierównym szansom na rynku, a przede wszystkim kosztom dostępu do infrastruktury kolejowej versus transport drogowy, który jest nadal faworyzowany przez decydentów. Niestety w wielu przypadkach trudno jest porównywać te dwie formy transportu. Transport drogowy korzysta z niskich cen oleju napędowego (obecnie) podczas gdy na kolei nikt nie słyszał o jakichkolwiek obniżkach cen energii, a co za tym idzie kosztów trakcji.</p> <p>Brak w jakimkolwiek dokumencie informacji na temat przewlekłych remontów infrastruktury kolejowej. Efektem tego są relatywnie proste modernizacje trwające zbyt długo oraz brak ich synchronizacji, czego dobrym przykładem jest remont stacji Gdańsk Port Północny w tym samym czasie co rozbudowa torów dojazdowych do DCT i modernizacja bocznicy tamże. Wszystko w tym samym czasie. Jeśli chodzi o sposoby finansowania remontów warto zwrócić uwagę na model szwajcarski, gdzie część przychodów pochodzących z opłat drogowych wspiera rozwiązania i inwestycje intermodalne. Jest to jak najbardziej uzasadnione, tym bardziej, że Intermodal nie istnieje bez transportu drogowego, więc nie ma mowy o działaniu na korzyść jednego kosztem drugiego.</p> <p>Chcielibyśmy również wskazać, że dobrym pomysłem było powstanie tzw. Rady ds. Intermodalu wiele lat temu. Niestety ta Rada szybko przestała funkcjonować. Rekomenduje się powrót do tego pomysłu.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Dalsze uwagi od członków Klastra dot. Konkretnych stron dokumentu „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”:</p> <p>Uwaga 2 Str. 14 Z czego wynika w tym opisie brak kluczowych portów dla korytarza RFC5 tj. Szczecina i Świnoujścia, który wraz z istniejącą infrastrukturą jest najkorzystniejszą i najbardziej ekonomiczną drogą łącząc Skandynawie (Zach. Szwecja, Norwegia, Dania) z Adriatykiem. Korytarz ma kształt litery Y, Z czego to przez porty Zachodniopomorskie dominuje obecnie tranzyt PLN—PLD. Co ma na celu połowiczne opisanie korytarza? Czy planowane są jakieś zmiany w przebiegu korytarzy TEN—T, a W szczególności Bałtyk— Adriatyk?</p> <p>Uwaga 3 Str. 16 Jeżeli do głównych korytarzy transportowych zaliczyć: linie CE59 to stwierdzenie, że są "W dobrym stanie technicznym" jest dyskusyjne. Linia jest remontowana punktowo bez podniesienia standardu. Problemem tej linii są mosty i wzniesienia, które ograniczają przepustowość: linii. Na linii występują duże ograniczenia w długości, szybkości i ciężaru składów kolejowych. Linia historycznie powstała W celu odciążenia linii E 59 i odseparowania ruchu towarowego od ruchu osobowego, który ma bezwzględne pierwszeństwo.</p>	<p>Uwaga 2 Uwaga nieuwzględniona Rewizja sieci TEN-nie jest przedmiotem KRTI, dotyczy ona uzgodnień na szczeblu KE - państwa członkowskie</p> <p>Uwaga 3 Uwaga nieuwzględniona Nie dotyczy zapisów KRTI. Stan linii kolejowych jest podany na podstawie kategorii stosowanych przez PKP PLK S.A..</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 4 Str. 18 Najwyższe prędkości notowane są na trasie, która de facto omija polskie porty. Nie jest tajemnicą, że jednym z największych "polskich" portów jest Hamburg, a dzięki bardzo dobrym połączeniom horyzontalnym pozycja np. portu Szczecin—Świnoujście była przez lata gorsza. Do czasu otwarcie trasy S3 nie było sensownego połączenia Zachodniopomorskich portów z południem Polski oraz Z Czechami. Tymczasem autostrada A2 stała się głównym szlakiem dostaw z niemieckich portów do polskich klientow.</p> <p>Uwaga 5 Str. 26 Od ponad roku spółka DB Port Szczecin podaje możliwości terminala w Szczecinie na poziomie 150k TEU.</p> <p>Uwaga 6 Str. 38 Dobrym kierunkiem będzie objecie dofinansowaniem lub mniejszymi obciążeniami za dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewoźników realizujących połączenia pionowe z/do polskich portów.</p> <p>Uwaga 7</p>	<p>Uwaga 4 Uwaga nieuwzględniona Nie dotyczy zapisów KRTI.</p> <p>Uwaga 5 Uwaga nieuwzględniona W KRTI wskazano źródło, z którego pochodzą dane na podstawie których opracowano zapisy w dokumencie.</p> <p>Uwaga 6 Uwaga częściowo uwzględniona na etapie opracowania KRTI W KRTI przewidziano działanie związane z przeprowadzeniem analizy w zakresie ulgi intermodalnej i z tego działania mogą wynikać inne zmiany również te dotyczące obciążeń za dostęp do infrastruktury kolejowej.</p> <p>Uwaga 7 Uwaga uwzględniona na etapie opracowania KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				Str. 43 Liczba ta pokazuje na jakim dystansie transport intermodalny jest atrakcyjna kosztowo alternatywą dla transportu drogowego. Czy W związku z tym Szczecin, zlokalizowany 80km od morza i mający najkrótszy dystans do zaplecza może liczyć na jakieś preferencje?.	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
42.	30-11-2020	Gmina Krzyżanowice	Formularz na stronie krti.pl	<p>Uwzględnienie w bardziej znaczącym stopniu konieczności większego skomunikowania obszarów ruralnych oraz przygranicznych, jako końcowych elementów łańcucha transportu przy imporcie i eksporcie towarów oraz transporcie zarobkowym i turystycznym ludności między krajami Wspólnoty, jak i poza wspólnotowymi. Uwypuklenie konieczności wsparcia najmniejszych samorządów w tworzeniu nowoczesnej i wydajnej infrastruktury łańcucha transportu, w tym także połączeń uzupełniających w sieci komunikacji międzynarodowej.</p> <p>Miasta, w szczególności duże i te o charakterze przemysłowym, stanowią element generujący produkty transportu. Jednakże, cały łańcuch transportowy na obszarze kraju porusza się nie tylko po strefach wysoce zurbanizowanych. Ważnym jest, aby cała sieć, po której odbywa się transport intermodalny reprezentowała zbliżony standard jakości, dostępności i przepustowości. Dotyczy to przede wszystkim obszarów krańcowych - przygranicznych, w których przebieg łańcucha transportu odbywa się po terenach wiejskich lub małych miast. Samorzady te nie mają takich możliwości finansowych, jak największe miasta, czy całe aglomeracje. Z tego względu, osiągnięcie w relatywnie krótkim czasie, zbliżonego poziomu jakości całego łańcucha transportu wydaje się trudne bez finansowego, zewnętrznego wsparcia podmiotów na szczeblu co najmniej wojewódzkim, a być może i krajowym, czy europejskim. Z tego względu ważne jest, aby w dokumentach planistycznych o charakterze ogólnopolskim, zawrzeć możliwe mechanizmy</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>KRTI nie wyklucza wsparcia dla samorządów. Dodatkowo charakter dokumentu nie pozwala na wskazywanie konkretnych rozwiązań wspierających rozwój transportu intermodalnego, określa jedynie kierunek rozwoju.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>finansowania, czy współfinansowania takich inwestycji. Oczywiście wsparcie to nie powinno dotyczyć wszystkich mniejszych samorządów, ale tych, na których terenie leżą największe węzły komunikacyjne i strategiczne korytarze transportu.</p> <p>Przykład: miejscowość Chałupki, Gmina Krzyżanowice: międzynarodowe przejście kolejowe, będące częścią europejskiej trasy kolejowej E59 ze szwedzkiego Malmo, na Bałkany. Trasa ta jest elementem eksportu, w dużej mierze przez polskie zakłady środków produkcji chemicznej, za granicę. Tyczy się to również innych towarów. Mimo ogromnego nasycenia ruchu kolejowego, brak jest inwestycji w infrastrukturę, która mogłaby sprostać wymaganiom natężenia tej specyficznej gałęzi transportu kolejowego. Częstokroć samorząd same podejmują inicjatywy, takie jak odkup infrastruktury od kolei. Utworzenie mechanizmów finansowych umożliwiających wsparcie inwestycji infrastrukturalnych, przekładających się na rozwiązywanie problemów transportowych przez lokalne samorząd, na których terenie przebiegają oblegane korytarze.</p>	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
43.	30-11-2020	Gmina Krosno Odrzańskie	Formularz na stronie krti.pl	<p>Wnoskujemy aby w docelowym planie punktów przeładunkowych nie pomijać mniejszych JST leżących przy Odrzańskiej drodze wodnej ponieważ jest to ogromna szansa na rozwój lokalnych firm ale równocześnie poprawę jakości życia mieszkańców.</p> <p>Przykładem jest Krosno Odrzańskie, w którego obszarze funkcjonuje duża firma Homanit, która jest wiodącym producentem cienkich, wysoko uszlachetnionych płyt pilśniowych o średniej gęstości (MDF) lub o wysokiej gęstości (HDF) w europejskiej branży przetwórstwa drewna. Stworzenie możliwości załadunku produkowanych płyt i wykorzystania drogi wodnej umożliwi sprawną dystrybucję do UE, a równocześnie zmniejszy ruch na drogach lokalnych, które i tak są już mocno obciążone.</p>	Uwaga nieuwzględniona KRTI nie wyklucza wsparcia dla samorządów.
44.	30-11-2020	Fundacja OnWater pl	Formularz na stronie krti.pl	<p>W mojej ocenie śródlądowe drogi wodne w warunkach polskich mimo wielu głosów krytycznych oraz działania lobby kolejowego oraz tirowego stanowią ciągle potencjał. Wnoszę stanowczo o potraktowanie transportu rzecznoego w sposób kompleksowy i poważny. Pominięcie wielu zagadnień stawia pytanie czy omawiany dokument był opracowany rzetelnie?</p> <p>Propozycja zmian:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kontynuacja rozwoju dróg wodnych wraz z infrastrukturą typy porty, stopnie wodne, huby przeładunkowe, - rozwój edukacji branżowej wraz z rozwojem szkolnictwa branżowego oraz gwarancje i program wsparcia finansowego armatorów. - uruchomienie programu projektowania i wsparcie stoczni w budowie jednostek śródlądowych. 	Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>- stworzenie wytycznych lub uregulowań dla podmiotów państwowych z obowiązkiem procentowego udziału transportu wodnego w ogólnym bilansie przewożonych ładunków.</p> <p>Bezwzględnie potraktowanie żeglugi w tak marginalny sposób jest bardzo źle traktowane i wymaga stanowczych głosów.</p> <p>Tak proszę traktować mój głos.</p> <p>Mam świadomość że transport to biznes i jest podatny na naciski. Jednak patrząc globalnie w długiej perspektywie inwestycja w drogi wodne jest bardziej opłacalna. W prostym bilansie licząc nakłady, ale liczone globalnie to żegluga jest najtańsza. Transport drogowy policzony sumiennie tzn, infrastruktura, odszkodowania wypadki, szkody środowiska, emisja Co2, itp to właśnie transport drogowy jest wysoko drogowy. Podobna sytuacja dotyczy transportu kolejowego.</p>	
45.	30-11-2020	Stowarzyszenie Kolej- - Metro	e-mail	<p>W związku z ogłoszeniem konsultacji społecznych dokumentu jak wyżej, Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego przedstawia poniższe opinie i propozycje.</p> <p>Uwaga 1 Treść dokumentu nie jest adekwatna do jego tytułu.</p>	<p>Uwaga 1 nieuwzględniona KRTI wykracza szerzej niż transport kolejowy.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Zgodnie z przytoczoną przez autorów dokumentu definicją: transport intermodalny oznacza przewóz towaru w jednej i tej samej jednostce ładunkowej, z wykorzystaniem dwóch lub więcej gałęzi transportu bez przeładunku samego towaru przy zmianie gałęzi transportu. A zatem przykładowo do transportu intermodalnego można i należy zaliczyć, zarówno:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Przewóz kontenerów statkami morskimi i transportem kolejowym. Mamy wówczas do czynienia z kolejowym transportem intermodalnym. 2) Przewóz kontenerów statkami morskimi i transportem samochodowym. Mamy wówczas do czynienia z samochodowym transportem intermodalnym. <p>Treść konsultowanego dokumentu dotyczy w zasadzie w całości kolejowego transportu intermodalnego i tak też powinien brzmieć tytuł tego dokumentu.</p> <p>Uwaga 2 Brak w dokumencie informacji o tym czy udział kolejowego transportu intermodalnego, w całości transportu intermodalnego rośnie, pozostaje na tym samym poziomie, czy też się obniża. Autorzy dokumentu informują, że rozmiary kolejowego transportu intermodalnego rosną z roku na rok. To prawda, chociaż należy brać pod uwagę fakt bardzo niskiej bazy odniesienia. Tak się złożyło, że w tym samym czasie konsultacji w/w dokumentu GUS opublikował specjalny</p>	<p>Uwaga 2 Uwaga uwzględniona na etapie prac nad KRTI Zapisy dot. porównania transportu samochodowego i kolejowego zawarto w rozdz. 4 Trendy przewozowe</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>rocznik statystyczny zatytułowany: Transport Intermodalny w latach 2017 – 2019. Wydawnictwo to zawiera bogate zestawienia statystyczne dotyczące całości transportu intermodalnego, a nie tylko kolejowego transportu intermodalnego. Z analizy danych wynika, że w Polsce dominuje samochodowy transport intermodalny i na dodatek rozwija się najszybciej. Oznacza to, że kolejowy transport intermodalny rośnie co prawda nominalnie, jednak nie zwiększa swojego udziału w całym rynku przewozów intermodalnych.</p> <p>Uwaga 3 Czynniki determinujące wzrost udziału kolejowego transportu intermodalnego w całym rynku transportu intermodalnego. Aby zapewnić do roku 2030 i w perspektywie do roku 2040, wzrost udziału kolejowego transportu intermodalnego w całości rynku transportu intermodalnego należy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Znieść całkowicie, dla operatorów pociągów intermodalnych, opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Decyzja w tym zakresie musi mieć rangę przepisu ustawowego. Przewoźnicy kolejowi, aby podjąć decyzje o zakupach taboru do przewozów intermodalnych, który amortyzuje się po co najmniej 20 latach eksploatacji, muszą mieć zachęty do takich decyzji inwestycyjnych i stabilne warunki realizacji przewozów. Zachętą będzie zwolnienie z opłat za 	<p>Uwaga 3 Uwaga uwzględniona KRTI zostanie uzupełnione o stosowne zapisy.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>korzystanie z infrastruktury kolejowej, zaś stabilne warunki ma zapewnić przepis ustawowy.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Rozbudować infrastrukturę kolejową w portach morskich, do przepustowości zapewniającej wywóz pociągami, co najmniej 75% całej ilości kontenerów dowożonych i wywożonych z portów. 3. Zbudować sieć intermodalnych centrów logistycznych przy głównych aglomeracjach miejskich (przykładowo Warszawa nie ma takiego centrum logistycznego) oraz na głównych kolejowych przejściach granicznych, w pierwszej kolejności na wschodniej granicy Polski, na styku systemów torów 1435/1520 mm. 4. Zbudować system transportowy umożliwiający masowy przewóz naczep samochodowych, co pozwoli rozpocząć przejmowanie przez kolej przewozów ładunków spaletyzowanych. Ten system transportowy powinien obejmować utworzenie miejsc koncentracji ładunków w paletach, urządzenia do załadunku i zdejmowania naczep samochodowych z wagonów i przeładunku ich na ciągniki samochodowe oraz park specjalistycznych platform wagonowych. 5. Zapewnić dla zarządców intermodalnych centrów logistycznych dofinansowanie kosztów ich utrzymania, poprzez zagwarantowania pokrycia kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej w tych centrach logistycznych. 	

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
46.	30-11-2020	Uniwersyte t Gdański Zakład Gospodarki Morskiej, Katedra Transportu i Handlu Morskiego Wydział Ekonomiczn y Uniwersyte tu Gdańskiego	e-mail	<p>Uwaga 1 Dokument w części zasadniczej skupia się prawie wyłącznie na części kolejowej transportu intermodalnego. Pominięty został aspekt transportu wodnego śródlądowego, wpisanego w krajową Strategię Zrównoważonego Transportu do roku 2030. Tym samym nie spełnia się cel, jaki postawiono na wstępie (s. 7).</p> <p>Uwaga 2 Brak jest także wystarczającego odniesienia do żeglugi kontenerowej i promowej, które w intermodalnych łańcuchach transportowych stanowią często ważny element. Jednym z kluczowych priorytetów UE jest poprawa dostępności portów morskich dla wysokowydajnych korytarzy transportowych (niegdyś wplecione w program Marco Polo czyli tzw. autostrad morskich). Na wstępie (m.in. s. 26) wskazuje się wszakże, że w polskich portach morskich planuje się realizować inwestycje zwiększenia zdolności przeładunkowej kontenerów o łącznie 11,5 mln TEU/rok, jednak nie ma to dalej przełożenia na strategię rozwoju. A zakładając 40% modal split dla kolei w obsłudze dodatkowych kontenerów może to oznaczać 4,5 mln TEU rocznie na torach więcej, co przy obecnych przewozach</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga częściowo uwzględniona W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji. Potencjał wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach intermodalnych w Polsce został oceniony jako bardzo niski w stosunku do nakładów inwestycyjnych, które należałoby ponieść. Z tych względów w KRTI nie zawarto szczegółowych działań dotyczących tej gałęzi transportu.</p> <p>Uwaga 2 Uwaga uwzględniona na etapie opracowania KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zdaje się być czterokrotnie większym wyzwaniem. A porty w Gdańsku, a zwłaszcza w Gdyni stoją na progu przepustowości kolejowej.</p> <p>Uwaga 3 Znaczna część opracowania poświęcona jest opisaniu stanu bieżącego w zakresie infrastruktury i dostępnego taboru kolejowego. Niewiele miejsca w dokumencie zawiera część związana z prognozowaniem przewozów intermodalnych a ta, która się do tego odnosi, jest raczej mało szczegółowa, a niekiedy wręcz przyczynkarska.</p> <p>Uwaga 4 W ramach proponowanych działań i celów całkowicie pominięto aspekty związane z odcinkiem pierwszej/ostatniej mili w transporcie intermodalnym. Przy tym warto zauważyć, że 21,1% ankietowanych w badaniu wykonanym w ramach przedmiotowego opracowania właśnie w tych aspektach widzi bariery rozwoju branży.</p> <p>Uwaga 5 Brak wskazania metodyki doboru studiów przypadków dla części 3.3. Można odnieść wrażenie, że kraje alpejskie nie przystają do przyjętego klucza doboru, choć naszym zdaniem oczywiście zasługują na podkreślenie i wyróżnienie, jednakże z innych powodów.</p>	<p>Uwaga 3 Uwaga nieuwzględniona KRTI wskazuje na najważniejsze czynniki, które będą miały wpływ na rozwój przewozów intermodalnych oraz zawiera prognozę do 2030 r. W dokumentach o charakterze strategicznym nie są umieszczane uwagi metodyczne i pełne analizy, a jedynie ich wyniki.</p> <p>Uwaga 4 Uwaga częściowo uwzględniona na etapie opracowania KRTI (wspieranie programu bocznicowego) W tym celu należy wdrażać program rozwoju bocznicy kolejowych przykładowych by można dowieźć/wywieźć produkty koleją przy czym ze względu na brak linii kolejowych w niektórych regionach problem ten nie do końca będzie rozwiązany.</p> <p>Uwaga 5 Uwaga nieuwzględniona To nie jest studium przypadku, a jedynie wskazano przykłady rozwiązań w innych krajach</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 6 Rozdział 4 odnoszący się do trendów, prognoz i scenariuszy w dużej mierze jest analizą ex post, zaś scenariuszy w rzeczy samej nie ma.</p> <p>Uwaga 7 Rozdział 5 wskazuje na bariery, szanse i wyzwania, podczas gdy w treści tego rozdziału odrębnie opisano bariery, a następnie dokonano analizy SWOT, która przecież obejmuje zarówno silne i słabe strony, jak i szanse i zagrożenia. Wydaje się zatem celowe skorygowanie tytułu rozdziału w kierunku analizy SWOT, w treści zaś rozdzielenie ww czterech składowych tejże analizy.</p> <p>Uwaga 8 Trudno dostrzec różnice pomiędzy celem rozdziału 1 i 6 w zakresie strategii, ponieważ w praktyce te same cele strategiczne rozwoju transportu intermodalnego stały u jego podstaw w Polsce i te same widzimy na przyszłość, ponieważ kluczowe bariery tego rozwoju wciąż nie są pokonane.</p> <p>Uwaga 9 Nie do końca zgadzamy się z zasadnością włączenia części 6.4. dotyczącej determinant wyboru lokalizacji nowych terminali intermodalnych w Polsce w rozdziale, który co do zasady ma charakter strategiczny (wizja, cele rozwojowe). W tym</p>	<p>Uwaga 6 Uwaga częściowo uwzględniona Zmodyfikowany zostanie tytuł rozdziału 4 na „Trendy przewozowe i prognozy rozwoju”.</p> <p>Uwaga 7 Uwaga nieuwzględniona Tytuł rozdziału odnosi się ogólnie do zidentyfikowanych barier, natomiast w rozdziale celowo wydzielono część dotyczącą wyników badania ankietowego przeprowadzanego na potrzeby opracowania diagnozy w KRTI.</p> <p>Uwaga 8 Uwaga nieuwzględniona Propozycja nie stanowi wartości dodanej dla dokumentu. Likwidacja wskazanych barier ma charakter stopniowy i wiąże się głównie z poniesieniem ogromnych nakładów finansowych i przynosi efekty poprzez rokroczny wzrost przewozów intermodalnych w Polsce.</p> <p>Uwaga 9 Uwaga częściowo uwzględniona Zmieniony zostanie tytuł rozdziału 6.4. na „Kryteria wyboru lokalizacji.”</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>układzie aspekt praktyczny (determinanty) nie wpisuje się w aspekt strategiczny (wizja).</p> <p>Uwaga 10 Przedstawione priorytety w dość niewyraźny, naszym zdaniem, odnoszą się do kwestii ochrony środowiska i celu zero-emisyjności, jaki w Nowym Zielonym Ładzie postawiła Pani Ursula von der Leyen, który także przecież dotyczy będzie transportu kolejowego, morskiego (tu równoległe cele zero-emisyjności postawiła IMO w kwietniu 2019 roku) i wodnego śródlądowego, nie tylko zaś drogowego.</p> <p>Uwaga 11 Analiza oparta o dane z jednego tylko roku (m.in. s. 29) wydaje się być niewystarczająca, zwłaszcza w perspektywie dalszego prognozowania rozwoju rynku. Można odnieść wrażenie, że autorzy sporządzili niektóre fragmenty w oparciu o jeden, dwa najnowsze raporty, przez co przedstawili rynek w ujęciu statycznym.</p> <p>Uwaga 12 Cele wymienione i opisane w rozdziale 6.2. są bardzo ogólnikowe. Oczywiście należy się zgodzić z tego typu tezami, jak poprawa parametrów dróg, wdrożenie instrumentów wsparcia itd., jednakże zastosowanie w tej części koncepcji opartej na wylistowywaniu działań w</p>	<p>Uwaga 10 Uwaga uwzględniona w pracach nad KRTI. Rozwój transportu intermodalnego z założenia wspiera strategię „Europejskiego Zielonego Ładu”, w tym poprzez redukcję CO₂ i energooszczędność. Szczegółowe wymogi w tym zakresie zostaną zdefiniowane w ramach ogłaszanych konkursów zakupu taboru, urządzeń przeładunkowych, budowy terminali.</p> <p>Uwaga 11 Uwaga uwzględniona Zapisy zweryfikowano. fragment: „Przewozy kontenerów wielkich stanowiły w 2018 r. mniej niż 1% przewozów drogowych rzeczy w Polsce...” zostanie zamieniony na: „Przewozy kontenerów wielkich od lat stanowią znikomy udział w przewozach transportem samochodowym (w 2018 r. mniej niż 1% pod względem pracy przewozowej).”</p> <p>Uwaga 12 Uwaga nieuwzględniona KRTI to dokument strategiczny, nie ma charakteru inwestycyjnego, dlatego też nie są wskazywane konkretne działania m.in. w zakresie wspierania konkretnych linii.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>ramach poszczególnych celów implikuje konieczność sięgania do konkretnych zadań inwestycyjnych czy ustawodawczych. Dla przykładu, hasło poprawy dostępności transportowej portów morskich od strony sieci kolejowej powinno być uzupełnione konkretnymi zadaniami – linia 226 dla portu Gdańsk na odcinku Zajączkowo Tczewskie – stacja Port Północny poprzez zwiększenie liczby torów do 3, itd. Z dostępnych źródeł samych portów można wiele konkretnych postulatów wyciągnąć i nie kończyć na ogólnych stwierdzeniach.</p> <p>Uwaga 13 Część 6.4. – zabrakło nam w niej krytycznej analizy zapisów rozporządzenia 1315/2013, zwłaszcza w kontekście rzeczywistości biznesowej i tworzenia nowych dużych terminali przez samych operatorów (vide CLIP Swarzędz, PCC Kutno, PCC Brzeg itd.). Cenne byłoby wypracowanie w tej kwestii postulatów dla ew. przyszłych zmian prawnych tak, aby lepiej oddawały rzeczywiste potrzeby biznesowe branży.</p> <p>Uwaga 14 Str 6 KRTI TEU - Przykład przelicznika 1,5 TEU dla kontenera 30' nie ma odzwierciedlenia w praktyce. W Europie raczej spotyka się 20, 40 i 45' tona – km - Ogólnie przyjętym skrótem dla jednostki pracy przewozowej to “tkm”. Zresztą, wykresy 11 i 12 różnie to stosują, co wskazuje na brak pracy edytorskiej całości i jednorodnej szaty.</p>	<p>Uwaga 13 Uwaga nieuwzględniona Przegląd sieci TEN-T oraz ewent. rewizja rozporządzenia 1315 nie jest przedmiotem analiz KRTI. Rewizja sieci TEN-T dotyczy uzgodnień na szczeblu KE - państwa członkowskie.</p> <p>Uwaga 14 Uwaga uwzględniona Skróty i definicja zostaną poprawione.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>TSL - W wyjaśnieniu skrótu chyba niepotrzebnie dwa ostatnie słowa się pojawiają.</p> <p>Uwaga 15 Str 12 KRTI <i>Cechy transportu intermodalnego występujące łącznie: [..], •wystąpienie tylko jednego wykonawcy, odpowiedzialnego za przebieg dostawy towaru (jednej umowy o przewóz)</i></p> <p>To zdaje się cecha transportu multimodalnego. Sformułowanie jest nieprecyzyjne, gdyż w transporcie intermodalnym, zwłaszcza lądowo-morskim mamy do czynienia często z rozdziałem między odcinkiem morskim a lądowym (choć rzeczywiście armatorzy kontenerowi coraz częściej wystawiają konosamenty na trasę do drzwi odbiorcy).</p> <p>Uwaga 16 Str 13 KRTI <i>W krajowym transporcie lądowym do przewozów ładunków wykorzystywanych jest ok. 420 tys. ciągników siodłowych o</i></p> <p>To jedyny fragment opracowania mówiący o dostępnym taborze drogowym. Brak danych o dostępnym taborze nacze pod UTI, Brak analizy rynku ostatniej mili w transporcie intermodalnym – w rozdz. 5 aż 21,1% ankietowanych wskazało koszty ostatniej mili jako istotne ograniczenie rozwoju transportu intermodalnego</p>	<p>Uwaga 15 Uwaga uwzględniona Definicja zostanie poprawiona</p> <p>Uwaga 16 Uwaga częściowo uwzględniona na etapie opracowania KRTI Zapisy zostaną uzupełnione o tabor drogowy</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 17 Str 22 KRTI Rysunek 3 Brak wskazania w legendzie do czego odnoszą się liczby mówiące o wielkości obiektów - to przeładunki roczne?</p> <p>Uwaga 18 Str 24KRTI <i>Wszystkie terminale obsługują kontenery uniwersalne, w tym kontenery specjalistyczne, rzadziej inne intermodalne jednostki ładunkowe (samochodowe naczepy i nadwozia wymienne oraz zestawy drogowe)</i> *** <i>obroty przeładunkowe morskich portów kontenerowych</i></p> <p>Brak konkretnego wskazania terminali obsługujących naczepy i zestawy drogowe, które są charakterystyczne dla przewozów wewnątrz-europejskich, będących niszowymi dla przewozów intermodalnych w Polsce. Ponadto w Polsce jest terminal CLIP wykorzystujący technologię Lohr (poziomego przeładunku), w terminalach promowych zaś jednostki ro-ro oraz naczepy i zestawy drogowe. *** Pojęcie dość niejasne. Raczej – terminale kontenerowe</p> <p>Uwaga 19 Str 26 KRTI Tabela 2</p>	<p>Uwaga 17 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 18 Uwaga uwzględniona Poprawione zostanie na: zwiększenie przeładunków kontenerów w portach morskich</p> <p>Uwaga 19 Uwaga nieuwzględniona</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Suma zdolności przeładunkowej nie zgadza się ze wskazaną wcześniej wartością zaczerpniętą z UTK. Brak uwzględnienia GTK w zestawieniu. Błędna zdolność dla GCT (750.000 TEU/r). Aczkolwiek dane te mogą się różnić w zależności od źródła.</p> <p>Uwaga 20 str 26 KRTI <i>„to porty są największymi generatorami ruchu kontenerowego, posiadając – w przypadku niektórych z nich – połączeniami oceanicznymi.”</i> Składnia zdania.</p> <p>Uwaga 21 Str 27 KRTI <i>„...Preferencje strony szwedzkiej, która ze względu na często niewielkie zapętnienie wagonów, woli nadawać ładunki z wykorzystaniem naczep samochodowych oraz nadwozi wymiennych”</i> To chyba nie preferencje a ogólna tendencja podyktowana rachunkiem ekonomicznym</p> <p>Uwaga 22 Str 27 KRTI <i>„Czynnik ten zdecydowanie słabiej stymuluje przewozy intermodalne z udziałem kolei, ponieważ tory dojazdowe do terminali intermodalnych mają z reguły status ogólnodostępnej infrastruktury usługowej, przez co nie są</i></p>	<p>W tab. 2 uwzględniono największe terminale kontenerowe (o zdolności > niż 100 tys. TEU) i łączną wielkość przeładunków to 3 040 095, a w wykresie 7 suma to 3,05 mln TEU. Czyli zaokrąglając się zgadza, gdy doda się do tego niewielkie przeładunki w GTK, OT Port Gdynia i OT Port Świnoujście.</p> <p>Uwaga 20 Uwaga uwzględniona Zdanie zostanie przeredagowane</p> <p>Uwaga 21 Uwaga uwzględniona Zdanie zostanie przeredagowane</p> <p>Uwaga 22 Uwaga częściowo uwzględniona Na etapie opracowania KRTI wskazano wspieranie programu bocznikowego.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>bocznicami prywatnymi w rozumieniu wspomnianej ustawy, a posiadanie bocznic przez zakłady produkcyjne prowadzi nierzadko do rezygnowania z wykorzystywania przez nie intermodalnych jednostek ładunkowych na rzecz wysyłania ładunków koleją na całą trasę bądź wysyłania towarów koleją i późniejszego ich przeladowywania na środki transportu innych gałęzi przy zastosowaniu konwencjonalnych technik przeladunkowych”</i></p> <p>Tego typu obiekty mają niewielkie oddziaływanie na rynek transportu intermodalnego, gdyż związane są z obsługą transportu masowego/sztuk ciężkich. Zakłady posiadające własne bocznicę najczęściej związane są właśnie z tego typu ładunkami. Posiadanie własnej boczniccy nie wyłącza zainteresowania gestorów ładunku przewozami intermodalnymi i np. pociągami blokowymi. Druga uwaga dotyczy tego, iż istnieją w Polsce zakłady (np. automotive na Żeraniu), które realizują dostawy części w kontenerach z DCT w formule intermodalnej, jednak bez odcinka drogowego, wprost na bocznicę kolejową fabryki. Statystyki UTK nie widzą tego jako transportu intermodalnego, jednak naszym zdaniem jest to wyjątkowy układ procesu transportu intermodalnego. Powyższe wskazuje, że traktowanie bocznic kolejowych powinno otrzymać nieco większą rangę przez autorów.</p> <p>Uwaga 23 Str 27 KRTI</p>	<p>Uwaga 23 Uwaga nieuwzględniona</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Pierwsze zdania opisu taboru kolejowego odnoszące się do m.in. cystern</p> <p>Przywoływanie wagonów niestanowiących jednostek UTI w żadnej formule sprawia wrażenie wypełniacza treści, nie zaś rzetelnej analizy danego aspektu transportu intermodalnego.</p> <p>Uwaga 24 Str 28 KRTI Charakterystyka taboru kolejowego</p> <p>W pierwszej części tabor jest scharakteryzowany w ujęciu procentowym, następnie opis inwestycji taborowych pokazany jest w ujęciu liczbowym, co w efekcie rozmywa charakterystykę. W opracowaniu nie poruszono kwestii oczekiwania na dostawę taboru i rynku producentów, co stanowi kluczowy aspekt przewagi konkurencyjnej przewoźników kolejowych i świadczy o potencjale dostosowawczym ich do zmieniających się warunków rynkowych.</p> <p>Uwaga 25 Str 29 KRTI <i>„ryzyko znacznego pogorszenia koniunktury w transporcie intermodalnym z udziałem kolei jest duże [...] oraz wysoką niepewność pozyskania kontraktów w sytuacji konkurowania z kilkudziesięcioma innymi przewoźnikami kolejowymi”</i></p>	<p>Cytowany fragment jest przywołany jako odniesienie wprost do Strategii Rozwoju Transportu do 2030 (dokładny taki sam zapis jest w SRT2030).</p> <p>Uwaga 24 Uwaga nieuwzględniona W opracowaniu nie poruszono kwestii oczekiwania na dostawę taboru i rynku producentów, ponieważ KRTI nie jest dokumentem który będzie diagnozował potrzeby rynku producentów czy czasu dostawy.</p> <p>Uwaga 25 Uwaga nieuwzględniona. Wybiórcze cytowanie wskazuje na niezrozumienie treści dokumentu przez składającego uwagę. W przypadku przewoźników dominują zakupy wagonów platform. Z reguły nie kupują oni jednak taboru intermodalnego na skalę przewyższającą ich</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Przewoźnicy nie inwestują w tabor kolejowy ze względu na konkurencję na rynku? Teza dość dyskusyjna. Z posiadanej wiedzy wynika, iż istnieje walka między operatorami o zamówione wagony – platformy kontenerowe.</p> <p>Uwaga 26 Str 29 KRTI <i>„Przewozy kontenerów wielkich stanowiły w 2018 r. mniej niż 1% przewozów drogowych rzeczy w Polsce, zarówno w ujęciu masy ładunków (0,68%) w 2 roku, jaki i wykonanej pracy przewozowej (0,87%). Istotne zwiększenie udziału kolei w przewozach długodystansowych może nastąpić zatem w drodze wdrożenia i popularyzacji kolejowych systemów przewozu naczep samochodowych.”</i></p> <p>Jaki związek widzą autorzy pomiędzy przewozami drogowymi kontenerów a przewozami naczep? Z praktyki gospodarczej, a zwłaszcza rynku Regionu Morza Bałtyckiego wynika, że są to dwa komplementarne rynki, nie zaś</p>	<p>zapotrzebowania w niskim sezonie. Wynika to z faktu, że trudno z takich inwestycji uzyskać zadowalającą stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału, a ryzyko znacznego pogorszenia koniunktury w transporcie intermodalnym z udziałem kolei jest duże. Sytuacja taka ma miejsce przede wszystkim ze względu na zagrażające stabilności kolejowego Jedwabnego Szlaku narastający konflikt pomiędzy Chinami a Stanami Zjednoczonymi i długotrwałe rosyjskie embargo na tranzyt szerokiej gamy towarów w relacjach z krajami UE, narastanie znaczenia omijających Polskę tras Jedwabnego Szlaku oraz wysoką niepewność pozyskania kontraktów w sytuacji konkurencji z kilkudziesięcioma innymi przewoźnikami kolejowymi</p> <p>Uwaga 26 Uwaga nieuwzględniona. Cytowany fragment dotyczy rozwinięcia potencjału kolei do przejścia przewozu naczep samochodowych na długich odcinkach a nie konkurencji w zakresie przejścia przewozu drogowego kontenerów, który szczególnie na pierwszej/ ostatniej mili nie ma często innej alternatywy. W samym tekście zostanie usunięty fragment „w 2 roku”.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>alternatywne technologie transportu intermodalnego i obsługują całkowicie inne grupy załadowców a i przewożone są w zupełnie innych relacjach handlowych.</p> <p>Uwaga 27 Str 30 KRTI 2.6. Rozwiązania innowacyjne w TI</p> <p>Technologie, takie jak Ro-La, czy Modalohr (Lohr) czy CargoBeamer niebardzo mieszczą się w definicji innowacyjnych rozwiązań. Wg polskiej ustawy o wpieraniu innowacyjności dane rozwiązanie powinno być nie starsze niż 5 lat. Być może lepiej byłoby określić je mianem alternatywnych. Jednostki ACTS nie są praktycznie wcale stosowane.</p> <p>Uwaga 28 Str 31 KRTI „Długi czas powstawania koncepcji logistycznej [...]” Trudno zgodzić się z tą tezą – projekt 4Fold wypracowano dość szybko, w ciągu roku, natomiast bardzo długo trwa (dotąd) jego urynkowanie (poszukiwanie klientów).</p> <p>Uwaga 29 Str 32 KRTI „[...] koszty pośrednie (m.in. koszty osobowe)” Bez doprecyzowania o jakie osobowe chodzi można odnieść wrażenie istotnej pomyłki. Koszty wynagrodzenia osób bezpośrednio zaangażowanych w przewóz (nie tylko maszynistów), stanowią koszty bezpośrednie.</p>	<p>Uwaga 27 Uwaga uwzględniona na etapie opracowania KRTI</p> <p>Uwaga 28 Uwaga nieuwzględniona Jako trudność ogólną zidentyfikowano właśnie długi czas powstawania koncepcji, przypadek 4Fold jest odosobniony.</p> <p>Uwaga 29 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 30 Str 32 KRTI <i>Dofinansowanie inwestycji na rzecz rozwoju transportu intermodalnego przy wsparciu funduszy unijnych rozpoczęło się po przystąpieniu Polski do UE.</i> A co z funduszem PHARE? Obejmował on w znacznej mierze infrastrukturę drogową w relacjach dowozowych służącej przewozom ostatniej mili.</p> <p>Uwaga 31 Str 38 KRTI <i>„[...] w szczególności tych, które wprowadzają do wspólnego obszaru celnego towary importowane do UE. Dzięki temu Skarb Państwa jest w większej mierze beneficjentem opłat celnych i podatkowych (cła, akcyzy i VAT). Podstawowymi terminalami, które przynoszą 1/10 całkowitych wpływów do budżetu krajowego są cztery polskie porty morskie (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). Konstruując taki system wsparcia należy jednak wziąć pod uwagę, że koszt ponoszony z tytułu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej stanowi jedynie część kosztu, jaki jest ponoszony z tytułu przewozu ładunku intermodalnego drogą kolejową.”</i></p> <p>Odnosi się wrażenie, że już na tym etapie pominięto terminale na Nowym jedwabnym Szlaku. Po macoszemu potraktowano m.in. przewozy tranzytowe (np. potencjalna i wysoko realna Ro-La Świecko-Terespol). Wątpliwe są także</p>	<p>Uwaga 30 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p> <p>Uwaga 31 Uwaga uwzględniona na etapie tworzenia KRTI W KRTI zostały uwzględnione jedynie funkcjonujące terminale mające status OIU (zawarte w rejestrze UTK). Nie ma możliwości i nie jest zasadne wymienianie wszystkich obiektów intermodalnych w Polsce.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>szacunki wpływów podatkowych do budżetu Polski. Jeżeli ok. 1,2 mln TEU trafiających do/z polskiego zaplecza generuje 2% wpływów, to pozostałe niewielkie obroty kontenerowe chyba nie mogą generować pozostałych 8% tych wpływów.</p> <p>Uwaga 32 Str 41 KRTI <i>„Większość wolumenu ładunków w transporcie międzynarodowym pomiędzy krajami Europy kontynentalnej transportowana jest pojazdami oplandekowanym”</i> Skąd ten wniosek? I jak on ma się do perspektyw rozwoju transportu intermodalnego w Polsce? Teza ta jest dość dyskusyjna i wymaga poparcia danymi statystycznymi.</p> <p>Uwaga 33 Str 42 KRTI <i>„Udział intermodalnych przewozów krajowych w transporcie samochodowym, podobnie jak przed rokiem wyniósł ponad 98%.”</i></p> <p>Jak należy rozumieć udział przewozów intermodalnych w transporcie samochodowym? Zakładamy, że chodzi o transport drogowy jednostek intermodalnych? Poza tym – należałoby ujednoclić nomenklaturę, bo skoro w dokumencie mowa jest o transporcie kolejowym, to tu o drogowym. To podstawa podziału transportu na rodzaje i</p>	<p>Uwaga 32 Uwaga uwzględniona Zapisy zostaną zweryfikowane</p> <p>Uwaga 33 Uwaga częściowo uwzględniona, Zapisy zostały przygotowane w oparciu o oficjalne dane GUS. Niemniej jednak zapisy zostaną zweryfikowane, zgodnie z poniższym: W 2019 r. transportem samochodowym intermodalnym przewieziono ponad 24 mln ton ładunków w kontenerach. Udział przewozów krajowych, podobnie jak przed rokiem, wyniósł ponad 98%.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>gałęzie. Nie należy mieszać ich w jednym zdaniu bez wskazania różnic.</p> <p>Uwaga 34 Str 41-42 KRTI Brak spójności pomiędzy poszczególnymi akapitami. Ponadto, oprócz danych, brak sensownej interpretacji lub dane są niepełne. Wskazane jest uzupełnienie analizy o interpretację i znaczenie danego zjawiska.</p> <p>Uwaga 35 Str 44 KRTI Wykres 15 Brak wskazania udziału naczep intermodalnych (być może są na wykresie, ale nie ma ich w legendzie).</p> <p>Uwaga 36 Str 44 KRTI Wykres 16. Praca przewozowa w kolejowym transporcie w intermodalnym w 2018 r. w wybranych krajach (mld tkm)</p> <p>Brak odniesienia pracy przewozowej do powierzchni kraju (Holandia, Czechy) czy nawet populacji, PKB itp. Ma to istotne znaczenie dla właściwego zrozumienia źródła dominacji Niemiec, aczkolwiek nie uzasadnia to tak dużego rozdźwięku między Niemcami a np. Francją czy Wlk. Brytanią.</p> <p>Uwaga 37 Str 46-47 KRTI Główne szlaki – charakterystyka + mapa</p>	<p>Uwaga 34 Uwaga nieuwzględniona, Zapisy pochodzą z oficjalnych danych GUS.</p> <p>Uwaga 35 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 36 Uwaga nieuwzględniona Dane pokazują liczby bezwzględne.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Pominięto połączenia z Gdańska/Gdyni do Poznania, na Górny Śląsk, oraz z Kutna w głąb kraju – PCC Intermodal część wolumenu przewozi przez Kutno na pozostałe terminale w grupie. Zmarginalizowano tu rolę intermodalu z portów morskich - czy aby na pewno to tylko 7% pociągów intermodalnych w Polsce? Na s. 62 stwierdza się, że: “a ubiegłych latach dużego znaczenia nabrały porty morskie, które obecnie są największym generatorem ruchu ładunków kontenerowych.” Brak spójności między tymi fragmentami, w tym jeden z nich mija się z prawdą.</p> <p>Uwaga 38 Str 45 KRTI <i>„stacja graniczna Oderbrücke, która stanowiła w badanym okresie punkt wjazdowy lub wyjazdowy na sieć należącą do PKP PLK S.A. dla ponad 14 tys. pociągów, co stanowi około 50% wszystkich składów w badanym okresie. W tej grupie istotny jest udział pociągów tranzytowych wschód – zachód, który przekracza 50% (stacje docelowe w kompleksie Małaszewicze oraz Brześć.”</i></p> <p>Wg. badania, 7 000 składów intermodalnych / kwartał jeździ na szlaku Oderbrücke-Małaszewicze, co daje ok. 77 składów/dzień. Jak ma się to do przepustowości Małaszewicz deklarowanej na 15 par pociągów dziennie? Z nich niewielka część kończy bieg w Polsce wszak. Należałoby to zweryfikować u źródeł i poprzeć danymi.</p>	<p>Uwaga 37 Uwaga częściowo uwzględniona Na mapie zaznaczono główne trasy, natomiast w tekście zostanie to uzupełnione Ilość pociągów intermodalnych zostanie zweryfikowana (7%)</p> <p>Uwaga 38 Uwaga częściowo uwzględniona Dane zostaną zweryfikowane.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 39 Str 47 KRTI „[...] po kalibracji modeli...” O jakich modelach mowa? Wygląda na to, że nie zostały one wystarczająco przedstawione. Metodyka prognozowania jest niejasna. Zwłaszcza, jeżeli korekty prognoz wskaźników makroekonomicznych stanowią współczynnik kalibracji modeli. Budzi to poważne wątpliwości co do rzetelności przygotowanych modeli.</p> <p>Uwaga 40 Str 50 KRTI „Dynamika zmiany liczby kontenerów w Polsce w latach 2004-2019 (% wg TEU) – wykres 18.” Zmiany liczby kontenerów? To sformułowanie wymaga większej precyzji. Po raz kolejny pojawia się pojęcie transportu samochodowego. Konieczne jest ujednoczenie kryterium rozróżnienia gałęzi transportu.</p> <p>Uwaga 41 Str 51 KRTI Scenariusz moim zadaniem jest niepełny. Do 2040 roku pokazuje tylko strukturę przewozów. Nie ma mowy o konkretne liczbie. Nie ma wskazanych kluczowych korytarzy z prognozą ilości i rodzajów UTI</p> <p>Uwaga 42 Str 54 KRTI</p>	<p>Uwaga 39 Uwaga częściowo uwzględniona. Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 40 Uwaga uwzględniona Zapisy zostaną zweryfikowane i zmienione na „Dynamika przewozów kontenerów kolejną w Polsce w latach 2004-2019 (% wg TEU)”.</p> <p>Uwaga 41 Uwaga nieuwzględniona Przygotowanie szczegółowych analiz do roku 2040 wg rodzajów jednostek oraz korytarzy nie jest zasadne ze względu na ryzyko popełnienia istotnych błędów. Scenariusze zmiany struktury przewozów do roku 2040 r. mają charakter uzupełniający, nakreślający jedynie możliwe kierunki zmian.</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>„trudności w rozładunku towarów – klienci przyzwyczajeni do dostaw samochodowych nie mieli bocznic, a klienci przystosowani do odbiorów wagonowych nie dysponowali placami, na które można rozładować kontenery;”</p> <p>Jaki jest związek pomiędzy bocznicami a transportem intermodalnym? Czytelnik w obecnym kształcie może odnieść mylne wrażenie.</p> <p>Uwaga 43 Str 54 KRTI „brak wsparcia dla realizacji rozproszonych przewozów kolejowych, całkowita dominacja transportu samochodowego w tym sektorze;” Tego typu przewozy raczej nie występują w intermodalu, chodzi przecież o kumulowanie masy ładunkowej.</p> <p>Uwaga 44 Str 59 KRTI Tu, ale też i w innych miejscach podaje się nieprecyzyjne sformułowania typu: multimodalne łańcuchy logistyczne (albo multimodalne łańcuchy transportowe, albo łańcuchy logistyczne), szybkie koleje (koleje dużych prędkości – HSR), budowa węzłów międzynarodowych transportu intermodalnego, poprawiające jakość przewożonych przez Polskę towarów na szlaku Europa – Azja (jakość można podnosić, ale żeby akurat węzły intermodalne to czyniły, to zbyt uproszczenie – raczej: świadczenie w terminalach usług wartości dodanej) itd. Tego typu sformułowania są</p>	<p>Uwaga 42 Uwaga nieuwzględniona Takie sformułowania pochodzą z ankiet, które CUPT przeprowadził na potrzeby analiz do KRTI.</p> <p>Uwaga 43 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 44 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zamiennie traktowane jako tożsame, co może wprawiać czytelnika w zakłopotanie i nieprecyzyjne rozumienie zagadnienia.</p> <p>Uwaga 45 Str 62 KRTI <i>„Znaczenie Polski w globalnych łańcuchach dostaw może wrastać pod warunkiem wykorzystania głównej przewagi jaką jest położenie geograficzne naszego kraju na przecięciu głównych europejskich kolejowych korytarzy towarowych (RCF5, RCF8 i RFC11). „</i></p> <p>RFC to korytarze kolejowe EU, natomiast zasadnicze korytarze zdefiniowano w Białej Księdze i dla Polski kluczowe są Baltic – Adriatic Corridor oraz North Sea – Baltic Sea Corridor. W tym ostatnim także ujmuje się odcinek lądowy w dawnym korytarzu A2. Wskazuje to na wyłącznie „kolejowe” rozumienie intermodalu.</p> <p>Uwaga 46 Str 63 KRTI <i>„W dłuższej perspektywie czasu ważne jest uzupełnienie transportu intermodalnego o transport wodny śródlądowy”</i> Transport wodny śródlądowy jest składową transportu intermodalnego i jego wdrożenie powinno zostać uwzględnione już w niniejszym dokumencie. Uruchomienie tej gałęzi zostało zapisane w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. Jako dobry przykład inicjatywy lokalno-regionalnej może być Węzeł Intermodalny Bydgoszcz (Emilianowo) – Solec Kujawski.</p>	<p>Uwaga 45 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 46 Uwaga częściowo uwzględniona Żegluga śródlądowa zaliczana jest do niskoemisyjnych gałęzi transportu. Jednakże ze względu na jej stan ilościowy i jakościowy, a także bardzo wysokich nakładów które należałoby ponieść, aby zwiększyć jej udział w przewozach towarowych, nie została ona uwzględniona w KRTI. Transport wodny śródlądowy</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 47 Str 64 KRTI Tabela 6 Wątpliwości budzi wyodrębnienie bocznic z infrastruktury punktowej. Brak uzasadnienia dla odrębnego potraktowania tego elementu.</p> <p>Uwaga 48 Str 65 KRTI <i>Główne bariery transport...</i> Poza czasem przewozu, z którym spedytorzy się godzą, a który nie ulega radykalnym zmianom, kluczowy jest dla nich czas obsługi terminalowej. Tego wskaźnika nie uwzględniono w analizie.</p> <p>Uwaga 49 Str 66 KRTI <i>Automatyzacja przeładunków</i> <i>Gęstość terminali w Polsce nie odbiega znacząco od średniej w innych krajach UE</i> Większość terminali w Polsce to terminale średnie, w których automatyzacja przeładunków nie jest i długo nie będzie uzasadniona ekonomicznie. Bez podania konkretnych wartości taka teza może być łatwo podważona. To i tego typu stwierdzenia, dość liczne w dokumencie,</p>	<p>może w przyszłości (tj. po 2030 r.) odgrywać rolę uzupełniającą względem dominującego kolejowego transportu intermodalnego. W KRTI zostanie wydzielony osobny podrozdział dedykowany żegludze śródlądowej, którego celem jednak nie będzie kreowanie polityki państwa w tym obszarze (planowany jest odrębny dokument strategiczny dla tej gałęzi transportu), ani wskazywanie konkretnych inwestycji</p> <p>Uwaga 47 Uwaga nieuwzględniona Na potrzeby KRTI bocznicę są traktowane szerzej. Bocznicę stanowi również tor łączący obiekt z linią kolejową.</p> <p>Uwaga 48 Uwaga nieuwzględniona Bariery jest znacznie więcej niż zostało to określone, w prowadzonych analizach zostały uwzględnione najważniejsze z nich.</p> <p>Uwaga 49 Uwaga nieuwzględniona W KRTI przyjęto jako główne źródła danych dane prezentowane przez UTK.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>świadczą o niskiej dbałości o rzetelność wywodu. Pytanie o gęstość terminali ma też głębsze dno, bo wg definicji UE takich terminali w PL mamy 30, a nie 39. W związku z tym jest ich w PL 9,6 szt./100.000 km². I jest to wynik znacznie lepszy od większości państw Regionu Morza Bałtyckiego z wyjątkiem Niemiec (43,1) i Danii (28,0).</p> <p>Uwaga 50 Str 68 KRTI Tabela 7. Planowane działania do realizacji w ramach celu 1A</p> <p>Poprawa dostępu do terminali powinna również zakładać publiczny, nieograniczony dostęp. Jednocześnie większość terminali w PL to obiekty operatorów intermodalnych, którzy nie są zainteresowani obsługą “obcych” pociągów, bądź prowadzą działania dyskryminacyjne wobec pociągów innych operatorów.</p> <p>Uwaga 51 Str 69 KRTI <i>„Jest to konieczne z uwagi na fakt, że głównie drogą morską odbywa się ruch intermodalny generowany przez kontenerowce”.</i> Głównie drogą morską. A jaką jeszcze mogą się przemieszczać kontenerowce? Tego typu sformułowania, dość liczne w analizowanym dokumencie, stwarzają wrażenie, że przygotowywano go nie dość profesjonalnie i precyzyjnie. Pozostałe uwagi leksykalne i frazeologiczne z pewnością sam zamawiający sformułuje, natomiast w</p>	<p>Uwaga 50 Uwaga nieuwzględniona W KRTI uwzględniono wyłącznie terminale mające status OIU. Nie dotyczy to inwestycji ze środków prywatnych operatorów.</p> <p>Uwaga 51 Uwaga uwzględniona Zapisy zostaną zmodyfikowane</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>całokształcie tworzą one dość krytyczną opinię o całym dokumencie..</p> <p>Uwaga 52 Str 71 KRTI Program rewitalizacji bocznic Wydaje się raczej, że będzie wspierał towarowy transport kolejowy, niekoniecznie intermodalny - szczególnie w kontekście lokalizacji bocznic na terenach zakładów.</p> <p>Uwaga 53 Str 73 KRTI Tabela 10 Brak wsparcia budowy pooli taborowych (o których mowa na s. 29 - wg autorów umożliwiając one elastyczne reagowanie na zmiany popytu.</p> <p>Uwaga 54 Str 83 KRTI „Nadanie priorytetu prowadzenia pociągów intermodalnych [...] Tworzenie regularnych [...] Wprowadzenie dodatkowych zachęt [...]” „Eliminacja wąskich gardeł infrastruktury liniowej w portach morskich” Wobec czego priorytetu? Pociągów pasażerskich? Kto miałby tworzyć te usługi? Chyba nie PKP PLK? To jakieś są dla załadowców już? I jaki jest sens dawania zachęt w postaci ulgi intermodalnej skoro to operatorzy/przewoźnicy ją odbierają? Tu kwestia nieadekwatności narzędzie względem odbiorcy.</p> <p>Uwaga 55</p>	<p>Uwaga 52 Uwaga nieuwzględniona Nie dotyczy KRTI</p> <p>Uwaga 53 Uwaga nieuwzględniona KRTI nie zakłada konkretnych rozwiązań, a jedynie wyznacza kierunki rozwojowe.</p> <p>Uwaga 54 Uwaga uwzględniona Zapisy zostaną zweryfikowane</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Str 83 <i>„Eliminacja wąskich gardeł infrastruktury liniowej w portach morskich”</i> Port sam w sobie jest elementem punktowym. Może zawierać element liniowe ale w takim brzmieniu daje mylne rozumienie czego dotyczy to działanie.</p> <p>Uwaga 56 Str 84 KRTI <i>„Eliminacja wąskich gardeł [...] Objęcie priorytetem kluczowych węzłów kolejowych”</i></p> <p>Czy w ramach analizy postulatów nie znalazł się i taki, który dotyczy zwiększenia dopuszczalnej masy brutto składu do 2.000 ton? Długość do 740 m niewiele wniesie w transporcie kontenerów, zwłaszcza morskich z Chin (notorycznie przeważanych) jeżeli nie zwiększy się DMB. Jakim priorytetem? Zbyt ogólne stwierdzenie. Konieczne doprecyzowanie.</p> <p>Uwaga 57 Str 85 KRTI <i>„[...] na wschodniej granicy Polski</i> Przykład Sławkowa pokazuje, że także w strategicznych lokalizacjach w głębi kraju warto takie inwestycje wspierać.</p> <p>Uwaga 58 Str 85 KRTI</p>	<p>Uwaga 55 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI.</p> <p>Uwaga 56 Uwaga uwzględniona W KRTI zostaną wprowadzone zapisy, które uwzględniają postulaty dot. zwiększenia długości pociągów i większego nacisku na oś.</p> <p>Uwaga 57 Uwaga nieuwzględniona Nie dotyczy zapisów KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p><i>Wdrożenie instrumentów wspierających włączenie terminali [...] [...] dla nadawców przesyłek rozproszonych [...]”</i></p> <p>To są takie, które działają a nie są włączone do sieci ani drogowej, ani kolejowej? Odnosi się wrażenie, że to już postulat na siłę wstawione bez większej refleksji.</p> <p>Uwaga 59 Str 85 KRTI <i>„[...] dla nadawców przesyłek rozproszonych [...]”</i></p> <p>We wcześniejszej treści dokumentu nie ma na ten temat mowy w kontekście potrzeb. Analiza single wagon load to chyba jedna z ostatnich pozycji na liście potencjału zwiększania intermodalu w Polsce.</p>	<p>Uwaga 58 Uwaga uwzględniona KRTI zostanie uzupełnione o zapisy dot. włączenia do sieci dróg krajowych</p> <p>Uwaga 59 Uwaga nieuwzględniona Zaproponowane w KRTI zapisy wychodzą naprzeciw potrzebom zgłaszanym przez podmioty w trakcie badań ankietowych przeprowadzonych na potrzeby przygotowania dokumentu.</p>
47.	30-11-2020	Centralny Port Komunikacyjny	e-mail	<p>Uwaga 1</p> <p>Uwaga ogólna: należy stwierdzić, że zawarta w dokumencie kwestia transportu lotniczego, jako elementu transportu intermodalnego, została potraktowana marginalnie. Wskazano znaczącą przewagę innych rodzajów transportu w transporcie intermodalnym niż transport lotniczy. Zdaniem autorów „Znaczenie transportu lotniczego może wzrosnąć po jego zintegrowaniu z siecią kolejową”, jednak nie poddano analizie wpływu na ten proces Centralnego Portu Komunikacyjnego, którego założenia obejmują m.in. kwestie intermodalności, przewozów towarowych itd., na rozwój transportu intermodalnego w Polsce.</p>	<p>Uwaga 1 Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Transport lotniczy w marginalnym stopniu wpisuje się w działania zw. z transportem intermodalnym do roku 2030. Po zrealizowaniu pierwszego etapu inwestycji dalsze plany mogą być włączone dokument w ramach aktualizacji KRTI.</p> <p>Plany rozwojowe CPK zostały sprecyzowane w innym programie rządowym. Uruchomienie CPK (a zwłaszcza jego kolejowego komponentu) nie nastąpi w perspektywie, do której odnosi się KRTI w stopniu wystarczającym do wywarcia znaczącego wpływu na rynek transportu intermodalnego. Głównym</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Uwaga 2 Str. 5: uzupełnienie wykazu skrótów o wiersze: CPK - Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Program CPK - Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. ze względu na postulowane dalej wykorzystanie tych skrótów w innych miejscach dokumentu.</p> <p>Uwaga 3 Rozdział I „Uwarunkowania Strategiczne”: postulujemy dodanie do wykazu dokumentów strategicznych, które mają wpływ na KRTI poniższych dokumentów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność CPK dla RP z 2017 r. • Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. <p>Uwaga 4 Str. 57, Analiza SWOT na str. 57, proponujemy dodanie w polu Szanse: „Budowa CPK – hubu lotniczo-kolejowo-drogowego, który ma zapewnić najlepsze skomunikowanie w Europie Centralnej i Wschodniej dla transportowania pasażerów i towarów, a ponadto budowa sieci torów</p>	<p>pozytywnym efektem uruchomienia CPK może być zmniejszenie liczby pociągów dalekobieżnych na lk 3 (ale dopiero po wybudowaniu szprychy nr 9 z Pleszewa do Poznania) czy lk 131 po wybudowaniu "płn części CMK" - choć tu presja ze strony dalekobieżnych pociągów pasażerskich jest dużo mniejsza.</p> <p>Uwaga 2 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p> <p>Uwaga 3 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p> <p>Uwaga 4 Uwaga nieuwzględniona Plany rozwojowe CPK są określone w innym programie rządowym</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>kolejowych łączących ten hub z najważniejszymi miastami i regionami w kraju”.</p> <p>Uwaga 5 Str. 60: uzupełnienie wykazu dokumentów objętych zapisem „Cele określone w SRT2030 zostały zoperacjonalizowane za pomocą szczegółowych dokumentów wdrożeniowych dla rozwoju infrastruktury kolejowej czy drogowej, m.in.:” o Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023 (Program CPK). Uzasadnienie: Na wybranych odcinkach przewidywanych do budowy linii kolejowych objętych przedmiotowym dokumentem przewidywane jest dopuszczenie ruchu pociągów towarowych, w szczególności intermodalnych.</p> <p>Uwaga 6 Str. 66: uzupełnienie zapisu „Na osiągnięcie zakładanych celów wpływ będą miały również projekty realizowane w ramach innych strategii i programów sektorowych, jak np. realizacja KPK, Program CPK”. Uzasadnienie: Na wybranych odcinkach przewidywanych do budowy linii kolejowych objętych przedmiotowym dokumentem przewidywane jest dopuszczenie ruchu pociągów towarowych, w szczególności intermodalnych.</p> <p>Uwaga 7</p>	<p>Uwaga 5 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p> <p>Uwaga 6 Uwaga uwzględniona Usunięty zostanie katalog programów sektorowych</p> <p>Uwaga 7 Uwaga nieuwzględniona</p>

Lp.	Data wplynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Str. 68: uzupełnienie zgodnie z podkreślonymi zapisami: „Przede wszystkim istotna jest dalsza rozbudowa i modernizacja linii kolejowych w korytarzach istotnych z punktu widzenia ruchu towarowego. Ogromne znaczenie ma likwidacja wąskich gardeł oraz uzupełnianie brakujących połączeń na sieci kolejowej (np. Włocławek – Gdańsk i Milanów Fronołów, która umożliwi zbudowanie magistrali wschodniej wzdłuż naszej granicy prowadzącej do polskich portów bałtyckich i obsługę przez te porty wschodniej Ukrainy czy Białorusi), czy dostosowanie infrastruktury i urządzeń sterowania ruchem do optymalnego zarządzania ruchem pociągów.” Uzasadnienie: Odcinki nowych linii, na których zakładane jest dopuszczenie ruchu pociągów towarowych, ujęte na mapie poniżej (np. Sieradz – Wrocław, Włocławek – Gdańsk, Milanów Fronołów), będą istotnie poprawiały przepustowość w istotnych z punktu widzenia ruchu towarowego korytarzach, m.in. wskazanych w jako istotne korytarze transportowe pomiędzy portami morskimi Trójmiasta a przejściami granicznymi z Republiką Czeską oraz Słowacją (KRTI, str. 69). Linie te przyczynią się także do skrócenia długości połączeń, obecnie trasowanych po liniach odbiegających od najkrótszych. Jednocześnie przejście szybkiego ruchu pasażerskiego przez przewidywane do budowy przez CPK Sp. z o.o. linie uwolnieni przepustowość na odcinkach istniejących dla wolniejszych kategorii przewozów, m.in. towarowych.</p>	<p>KRTI nie wskazuje konkretnych rozwiązań, a jedynie kierunki rozwoju.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Utworzone zostaną relacje alternatywne, które mogą być wykorzystane w przypadku zakłóceń w ruchu.</p> <p>Uwaga 8 Str. 68: należy złagodzić zapis „Ważna jest również dalsza elektryfikacja odcinków istotnych z punktu widzenia ruchu towarowego, w tym dojazdów do terminali (zarówno na granicach zewnętrznych RP, jak i w głębi kraju). Braki elektryfikacji stanowią duże utrudnienie dla przewoźników i wydłużają proces przewozowy o czas niezbędnych na zmianę lokomotywy a elektrycznej na spalinową lub odwrotnie.” oraz uzupełnić o możliwość wykorzystania lokomotyw hybrydowych i wyposażonych w akumulatory Uzasadnienie: W kontekście rozwoju lokomotyw hybrydowych i wyposażonych w akumulatory znaczeni braku elektryfikacji „ostatniej mili” (w tym dojazdów do terminali) może ulegać zmniejszeniu.</p> <p>Uwaga 9 Str. 69: korekta zgodnie z przekreślonymi i podkreślonymi zapisami: Wszystko to, w przypadku braku inwestycji w nowe tory szlakowe lub linie obwodowe, pozwalające na separację ruchu pasażerskiego dalekobieżnego i aglomeracyjnego, znacząco obniża konkurencyjność towarowego transportu kolejowego.” Uzasadnienie: bardziej istotne jest oddzielenie ruchu towarowego od pasażerskiego dalekobieżnego ze względu na większe różnice prędkości wpływające negatywnie na przepustowość. Łatwiejsze jest trasowanie pociągu</p>	<p>Uwaga 8 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p> <p>Uwaga 9 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>towarowego wśród często zatrzymujących się pociągów aglomeracyjnych (a zatem mających niewielką prędkość handlową nawet przy prędkości maksymalnej znacznie przekraczającej tę wartość dla pociągu towarowego) niż na linii obsługującej ruch dalekobieżny, o stale utrzymywanej znacznej prędkości. Separacja może być efektem budowy nie tylko linii obwodowych, ale także nowych odcinków wychodzących z aglomeracji.</p> <p>Uwaga 10 Str. 69: uzupełnienie zgodnie z podkreślonymi zapisami: „Szczególne znaczenie ma udrożnienie międzynarodowych korytarzy transportowych pomiędzy portami morskimi Trójmiasta a przejściami granicznymi z Republiką Czeską oraz Słowacją, a także korytarzy obsługujących punkty przeładunkowe na granicy wschodniej („suche porty”) i wzdłuż linii LHS.” Uzasadnienie: Znaczące przewozy kontenerów są spodziewane także w relacjach z tych przejść granicznych do portów morskich, przejść na granicy zachodniej i innych punktów (np. terminali wewnątrz kraju). Poprawa oferty transportu kolejowego ma tutaj znaczenie ze względu na wzrost znaczenia „Jedwabnego Szlaku” oraz przeciwdziałanie wskazanemu w dokumencie zagrożeniu narastania znaczenia omijających Polskę tras Jedwabnego Szlaku. Po uzupełnieniu zapisy będą także spójne z dotyczącą infrastruktury punktowej treścią na str. 66 W szczególności należy rozwijać terminale na wschodniej granicy RP, będącej jednocześnie granicą zewnętrzną UE,</p>	<p>Uwaga 10 Uwaga nieuwzględniona Dokument nie wyklucza innych rozwiązań, a jedynie wskazuje, konieczność udrożnienia korytarzy międzynarodowych</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>oraz zlokalizowane wzdłuż lub w pobliżu LHS. oraz PROJEKTAMI FLAGOWYMI NR 3 „TRANZYT” i NR 4 „POLSKA WSCHODNIA”</p> <p>Uwaga 11 Str. 69: uzupełnienie i modyfikacja zgodnie z podkreślonymi zapisami: „Działania w zakresie rozwoju linii kolejowych podejmowane są w ramach KPK i Programu CPK i mają na celu wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych. Realizacja zadań w ramach tych programów przyczynia się do poprawy prędkości rozkładowej pociągów oraz poprawy przepustowości całej sieci kolejowej. Ważne jest także zapewnienie stałej prędkości handlowej i czasu przejazdu, gdyż te czynniki decydują o konkurencyjności kolejowego transportu intermodalnego w stosunku do transportu drogowego.”</p> <p>Uzasadnienie: Odcinki nowych linii, na których zakładane jest dopuszczenie ruchu pociągów towarowych, ujęte na mapie poniżej (np. Sieradz – Wrocław, Włocławek – Gdańsk), będą istotnie poprawiały przepustowość w istotnych z punktu widzenia ruchu towarowego korytarzach, a także skracają długość połączeń, obecnie trasowanych po liniach odbiegających od najkrótszych.</p> <p>Uwaga 12</p>	<p>Uwaga 11 Uwaga uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p> <p>Uwaga 12 Uwaga nieuwzględniona</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Str. 69, Tabela 8. Planowane działania do realizacji w ramach celu 1B: uzupełnienie zapisu w wierszu dotyczącym „Wsparcie rozbudowy i modernizacji sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb transportu intermodalnego”, w kolumnie „Odpowiedzialny za realizację”: „Minister właściwy ds. transportu PKP PLK S.A. CPK” Uzasadnienie: Spółka CPK jest realizatorem Programu, do którego odnoszą się uwagi powyżej, w szczególności 2, 5 i 6.</p> <p>Uwaga 13 Str. 84, PROJEKT FLAGOWY NR 2 „WĄSKIE GARDŁA”: uzupełnienie i modyfikacja zgodnie z podkreślonymi zapisami: Celem projektu jest eliminacja wąskich gardeł i uzupełnienie brakujących połączeń na sieci kolejowej umożliwiająca rozwój przewozów intermodalnych z pełnym wykorzystaniem potencjału infrastruktury kolejowej,” Uzasadnienie: Odcinki nowych linii, na których zakładane jest dopuszczenie ruchu pociągów towarowych, ujęte na mapie poniżej (np. Sieradz – Wrocław, Włocławek – Gdańsk, Milanów Fronołów), będą istotnie poprawiały przepustowość w istotnych z punktu widzenia ruchu towarowego korytarzach, a także skracają długość połączeń, obecnie trasowanych po liniach odbiegających od najkrótszych.</p> <p>Uwaga 14</p>	<p>CPK jest spółką, która ma m.in. wybudować określone linie kolejowe, które następnie przejdą pod zarządek PKP Polskich Linii Kolejowych SA</p> <p>Uwaga 13 Uwaga uwzględniona Zapisy zostaną uzupełnione</p> <p>Uwaga 14 Uwaga częściowo uwzględniona dodany zostanie tiret 2 w brzmieniu:</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Str. 84, PROJEKT FLAGOWY NR 2 „WĄSKIE GARDŁA”, Preferowane działania: dodanie drugiego tiretu (po „Eliminacja wąskich gardeł...”):</p> <ul style="list-style-type: none"> • „uzupełnienie brakujących połączeń na sieci kolejowej (np. Włocławek – Gdańsk i Milanów Fronołów, która umożliwi zbudowanie magistrali wschodniej wzdłuż naszej granicy prowadzącej do polskich portów bałtyckich i obsługę przez te porty wschodniej Ukrainy czy Białorusi),” <p>Uzasadnienie: Odcinki nowych linii, na których zakładane jest dopuszczenie ruchu pociągów towarowych, ujęte na mapie poniżej (np. Sieradz – Wrocław, Włocławek – Gdańsk, Milanów Fronołów), będą istotnie poprawiały przepustowość w istotnych z punktu widzenia ruchu towarowego korytarzach, m.in. wskazanych w jako istotne korytarze transportowe pomiędzy portami morskimi Trójmiasta a przejściami granicznymi z Republiką Czeską oraz Słowacją (KRTI, str. 69). Linie te przyczynią się także do skrócenia długości połączeń, obecnie trasowanych po liniach odbiegających od najkrótszych. Jednocześnie przejęcie szybkiego ruchu pasażerskiego przez przewidywane do budowy przez CPK Sp. z o.o. linie uwolnieni przepustowość na odcinkach istniejących dla wolniejszych kategorii przewozów, m.in. towarowych. Utworzone zostaną relacje alternatywne, które mogą być wykorzystane w przypadku zakłóceń w ruchu.</p> <p>Uwaga 15</p>	<p>„uzupełnienie brakujących połączeń na sieci kolejowej m.in. umożliwiających zbudowanie magistrali wschodniej wzdłuż naszej granicy prowadzącej do polskich portów bałtyckich i obsługę przez te porty wschodniej Ukrainy czy Białorusi,”</p> <p>Uwaga 15 Uwaga częściowo uwzględniona dodany zostanie tiret 2 w brzmieniu:</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Str. 85, PROJEKT FLAGOWY NR 4 „POLSKA WSCHODNIA”, Preferowane działania: dodanie drugiego tiretu (po „Zwiększenie potencjału przeładunkowego...”):</p> <ul style="list-style-type: none"> „uzupełnienie brakujących połączeń na sieci kolejowej obsługującej przejścia graniczne na wschodniej granicy (np. Milanów Fronołów, która umożliwi zbudowanie magistrali wschodniej wzdłuż naszej granicy prowadzącej do polskich portów bałtyckich i obsługę przez te porty wschodniej Ukrainy czy Białorusi),” <p>Uzasadnienie: Odcinki nowych linii, na których zakładane jest dopuszczenie ruchu pociągów towarowych, ujęte na mapie poniżej (np. Milanów Fronołów), będą istotnie poprawiały przepustowość w istotnych z punktu widzenia ruchu towarowego korytarzach obsługujących ruch do przejść na granicy wschodniej.</p> <p>Uwaga 16 Str. 85, 6.3.1. PROJEKT FLAGOWY NR 1 „EKSPORT – IMPORT”, Preferowane działania: uzupełnienie piątego tiretu tekstem podkreślonym:</p> <ul style="list-style-type: none"> „Objęcie priorytetem inwestycyjnym korytarzy towarowych RFC5, RFC8 i RFC11 oraz innych linii poprawiających ofertę w relacjach tranzytowych.” <p>Uzasadnienie: Odcinki nowych linii, na których zakładane jest dopuszczenie ruchu pociągów towarowych, ujęte na mapie poniżej, będą istotnie poprawiały przepustowość w istotnych z punktu widzenia ruchu towarowego tranzytowego korytarzach, m.in. Poznań – Warszawa</p>	<p>„uzupełnienie brakujących połączeń na sieci kolejowej m.in. umożliwiających zbudowanie magistrali wschodniej wzdłuż naszej granicy prowadzącej do polskich portów bałtyckich i obsługę przez te porty wschodniej Ukrainy czy Białorusi,”</p> <p>Uwaga 16 Uwaga nieuwzględniona Priorytetem powinny być objęte w pierwszej kolejności główne ciągi towarowe ujęte w korytarzach RFC. Nie wyklucza to zasadności budowy dodatkowych linii odciążających ruch na trasach w korytarzach RFC. Ponadto, w pkt 6.3.1 priorytetem jest wspieranie relacji eksportowo-importowych a nie relacji tranzytowych</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>wschód – zachód (zwalniając przepustowość na istniejącej linii nr 3 dla pociągów RFC 8), Włocławek – Gdańsk północ – południe (wspierając RFC 5), Milanów Fronołów (wspierając RFC 11 w relacjach granica południowa – Terespol).</p> <p>Uwaga 17 Str. 85 proponujemy dopisanie PROJEKTU FLAGOWEGO NR 5 „Region CPK”, o treści: „Celem projektu jest wykorzystanie potencjału powstającego Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz całego regionu pomiędzy Łodzią a Warszawą, w którym przecinają się liczne korytarze transportowe (drogowe i kolejowe). Dzięki powstającemu portowi lotniczemu, który jest zawarte w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku oraz w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 jako projekt priorytetowy, możliwe będzie uzyskanie efektu synergii pomiędzy trzema gałęziami transportu (kolejowego, kołowego i lotniczego). Budowa CPK oraz terminali intermodalnych w jego sąsiedztwie pozwoli na ograniczenie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa oraz jakości usług transportowych w przewozie towarów, a także racjonalne gospodarowanie przestrzenią i ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Dzięki realizacji projektu uzyskane zostaną przewagi konkurencyjne wobec innych portów lotniczych całego regionu CEE z możliwością przeładunku towarów pomiędzy trzema środkami transportu. Ponadto zwiększeniu ulegnie udział transportu intermodalnego w lotniczym ruchu cargo w Polsce, jak również wyeliminowane</p>	<p>Uwaga 17 Uwaga nieuwzględniona KRTI nie wskazuje inwestycji planowanych, a jedynie istniejące. Proponowany projekt nie jest projektem stricte intermodalnym a potencjalny rozwój intermodalu w regionie CPK będzie towarzyszący względem głównej inwestycji.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>zostaną wąskie gardła kolejowe w sąsiedztwie warszawskiego węzła kolejowego.</p> <p>Preferowane działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa infrastruktury kolejowej, umożliwiającą efektywne i płynne prowadzenie ruchu towarowego, w tym separacja ruchu towarowego od pasażerskiego. • Poprawa i rozbudowa dróg w rejonie budowy CPK • Wybór lokalizacji terminalu lub terminali przeładunkowych w otoczeniu (lub nieodległej lokalizacji) planowanego portu lotniczego, a następnie jego budowa z wykorzystaniem najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych.” <p>Uwaga 18 Str. 86 pod akapitem „W celu zapewnienia osiągnięcia najlepszego efektu należy:” dopisać dodatkowy środkowy tiret:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „w ramach przeglądu sieci TEN-T należy jako lokalizację terminali intermodalnych zawrzeć także CPK oraz cały obszar pomiędzy Skierniewicami a Warszawą jako działanie kluczowe z perspektywy interesu Polski jako państwa wspierającego zrównoważony rozwój transportu.” <p>Uwaga 19 Cały dokument: sugerujemy złagodzenie zapisów dotyczących maksymalnego nacisku osi. Proponujemy zapisy typu „preferowany nacisk osi 22,5 t”. Dotyczy to np. PROJEKTU FLAGOWEGO NR 2 „WĄSKIE GARDŁA”, gdzie proponujemy modyfikację: „Eliminacja wąskich gardeł infrastruktury</p>	<p>Uwaga 18 Uwaga nieuwzględniona KRTI nie odnosi się do projektowanych zamierzeń inwestycyjnych, a jedynie projektów istniejących oraz wyznacza kierunki rozwoju, w tym wskazuje na determinanty lokalizacji inwestycji intermodalnych.</p> <p>Uwaga 19 Uwaga nieuwzględniona Określenie parametrów wynika z dokumentów wyższego rzędu.</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>kolejowej, dostosowującej parametry do prowadzenia ruchu pociągów o długości 740 m i zapewnienie odpowiednich nacisków osi (preferowane 22,5 tony) na oś”. Uzasadnienie: Istnieje możliwość, że dalsze analizy dotyczące kosztów budowy nowych linii obsługujących ruch intermodalny wykażą, że zadowalające efekty zostaną osiągnięte już przy dopuszczeniu niższych wartości, pozwalając jednocześnie na ograniczenie kosztów budowy lub utrzymania.</p> <p>Uwaga 20 Uwagi edycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Str. 68, przedostatnia i ostatnia linijka: „niezbędnych na zmianę lokomotywy elektrycznej.” • Cały dokument: prawidłowe jest określenie „(maksymalne) naciski osi”, a nie „naciski na oś” • Rozbieżna definicja KPK: str. Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (str. 5) lub Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. (KPK) (str. 60). • Str. 86: „W sieci kompleksowej (perspektywa 2040 r.) znalazły się następujące terminale:” powinno być „2050” (zgodnie z rozp. 1315/2013, Art. 11, ust. 2. „Państwa członkowskie dokładają wszelkich możliwych starań w celu ukończenia sieci kompleksowej i zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami niniejszego rozdziału do dnia 31 grudnia 2050 r.”, nie ma odstępstwa dla terminali). <p>W ramach prac przygotowawczych do budowy nowych linii kolejowych, ujętych w Koncepcji przygotowania i realizacji</p>	<p>Uwaga 20 Uwagi uwzględniona Stosowne zmiany zostaną wprowadzone w tekście KRTI</p>

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				inwestycji Port Solidarność CPK dla RP z 2017 r. oraz Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., których realizatorem będzie CPK Sp. z o.o. prowadzone są wstępne analizy możliwości wykorzystania nowej infrastruktury dla transportu towarowego, w szczególności pociągów intermodalnych. Uszczegółowienie parametrów infrastruktury, układów geometrycznych stacji, ich liczby i lokalizacji będzie następowało w ramach opracowywanych dla poszczególnych odcinków Studiów Techniczno - Ekonomiczno – Środowiskowych. Uwzględniane będą wówczas zarówno koszty, jak i korzyści uzyskiwane z proponowanych rozwiązań. Do oceny będą wykorzystywane prognozy przygotowywane za pomocą tworzonego w Spółce modelu sieciowego, co zapewni ich spójność. Wstępne założenie dotyczące ruchu towarowego na kolejowej sieci CPK przedstawia poniższa mapa (będące przedmiotem dalszych analiz na etapie STEŚ dla poszczególnych linii kolejowych):	
48.	30-11-2020	Urząd Transportu Kolejowego		<p>Uzupełnienie UTK jako współodpowiedzialnego za Opracowanie programu wsparcia rozwoju bocznic kolejowych w działaniu 1C</p> <p>W ramach celu 1C <i>Wsparcie rozwoju bocznic kolejowych</i> zaplanowane zostały działania</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opracowanie programu wsparcia rozwoju bocznic kolejowych - Wsparcie działań w zakresie rewitalizacji, modernizacji i rozbudowy bocznic kolejowych. 	Uwaga uwzględniona

Lp.	Data wpłynięcia uwagi lub wniosku	Podmiot wnoszący uwagę	Sposób wniesienia uwagi	Treść uwagi lub wniosku wraz z uzasadnieniem	Sposób uwzględnienia uwagi lub wniosku
				<p>Prezes UTK wyraża zainteresowanie udziałem w realizacji w zaplanowanych działaniach.</p> <p>Już obecnie Prezes UTK realizuje działania we współpracy z PKP SA dotyczące przygotowania projektu rozwoju bocznic kolejowych. Zrobiliśmy m.in. ankiety wśród użytkowników bocznic, uczestniczyliśmy w konsultacjach w celu poznania barier, przygotowaliśmy analizę prawną obowiązujących przepisów, przeanalizowaliśmy rozwiązania jakie były wdrażane w innych krajach europejskich.</p> <p>Na tej podstawie przygotowujemy projekt w celu przekazania do Ministra Infrastruktury.</p> <p>Najważniejsze działania wynikające z przygotowywanego projektu rozwoju bocznic:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pozyskanie środków publicznych na dofinansowywanie modernizacji i budowy bocznic a także zakupów i modernizacji taboru i urządzeń przeładunkowych oraz wsparcie podmiotów przy pozyskiwaniu dofinansowania, 2) usprawnienie procesu rozpatrywania spraw związanych z inwestycjami bocznicowymi przez PKP S.A. i PKP PLK S.A. i wsparcie użytkowników bocznic, 3) uproszczenia w procedurze wydawania świadectw bezpieczeństwa i dokumentacji systemu utrzymania i przygotowania przez UTK dokumentów wzorcowych, 4) zwolnienie czynnych prywatnych bocznic od podatku od nieruchomości 5) zmiany w przepisach dotyczących pracowników bocznic kolejowych. 	

